Année 1958. — N° 20. Le Numéro : 50 francs. 2 Décembre 1958.

JOURNAL OFFICIEL

DE LA REPUBLIQUE FRANÇAISE

AVIS ET RAPPORTS DU CONSEIL ÉCONOMIQUE

ABONNEMENTS : METROPOLE ET FRANCE D'OUTRE-MER : 800 fr. ; ETRANGER : 1.200 fr.
(*Compte chèque postal : 9063.13, Paris.*)

PRIÈRE DE JOINDRE LA DERNIÈRE BANDE aux renouvellements et réclamations | DIRECTION, RÉDACTION ET ADMINISTRATION QUAI VOLTAIRE, N° 31, PARIS-7e | POUR LES CHANGEMENTS D'ADRESSE AJOUTER 20 FRANCS

SESSION DE 1958

Séance du 13 Novembre 1958.

SOMMAIRE

Le problème des relations Paris-banlieue (1).

LE PROBLEME DES RELATIONS PARIS-BANLIEUE

(*Question dont le Conseil économique s'est saisi lui-même en application de l'article 1er de la loi organique du 20 mars 1951 et de l'article 28 de son règlement intérieur.*)

1° Rapport, présenté au nom du Conseil économique, par M. Jean Vandenbussche.

SOMMAIRE

INTRODUCTION

Le problème du transport de la population active de la région parisienne pose un problème économique et social urgent.

Des raisons géographiques, historiques et économiques contribuent à rendre plus difficile la solution de ce problème.

PREMIÈRE PARTIE

Les besoins. — Leur évolution ces dernières années.

Sur 3.728.000 personnes qui travaillent dans la région parisienne 60,2 p. 100 se déplacent quotidiennement vers un arrondissement ou une commune différente de leur résidence.

I. — Les limites de la région parisienne.

Elles diffèrent légèrement selon les administrations intéressées :
I. N. S. E. E. (statistiques).
Ministère du logement (construction).
Office des transports parisiens.

II. — Les déplacements dans la région parisienne.

Certains arrondissements de Paris emploient 85 p. 100 des travailleurs qui n'y habitent pas.

Dans la banlieue Seine ce chiffre atteint 69 p. 100 et 60 p. 100 pour la Seine-et-Oise.

III. — Les caractéristiques de ces migrations.

Elles s'effectuent pour la plupart dans des limites horaires fort restreintes, surtout le soir.

IV. — Quelles sont les causes de l'augmentation du trafic.
A. — L'expansion économique.
B. — L'immigration provinciale.
C. — La participation financière au travail.
D. — Les difficultés de trouver à Paris et dans la proche banlieue des terrains à bâtir.
E. — L'évolution des secteurs industriels et tertiaires.
F. — La pénurie de logements.
G. — La démographie scolaire.

DEUXIÈME PARTIE

Les moyens. — Leur évolution de 1938 à 1958.

I. — Le matériel et les dessertes.

La S. N. C. F.
La R A T. P.
Réseau routier.
Réseau ferré.
Les transports routiers.
Les parcours.

(1) Le compte rendu analytique des débats consacrés à cette question figure au *Bulletin du Conseil économique* n° 27 du 14 novembre 1958

II — Inconvénients de la situation présente.

— Le temps perdu: il peut être estimé à 2 millions d'heures par jour.
— L'inconfort qui résulte de la surcharge et des attentes prolongées.
— Les investissements excessifs.
— La mauvaise desserte des terminus.

III. — Tarifs comparés et résultats financiers.

La coordination tarifaire entre R. A. T. P. et S. N. C. F. est fondée sur la base d'une unité U représentant la valeur d'un demi-ticket de métro.

A la S. N. C. F.:

Les tarifs: le prix actuel des cartes hebdomadaires est souvent inférieur à celui de deux aller-retour, malgré les réévaluations de prix intervenues depuis 1941.

Les résultats financiers laissent apparaître un déficit d'un montant sensiblement constant.

A la R. A. T. P.:

Les tarifs. l'évolution des prix des billets et des cartes et le fractionnement nouveau des parcours routiers ne suffisent pas à assurer des résultats financiers équilibrés.

Les transports routiers:

Les tarifs, leur évolution depuis 1938: dégagés des servitudes des services publics, les transports routiers bien que soumis à une réglementation en matière de tarifs ont une possibilité plus grande de tenir compte des prix de revient dans le calcul de leur tarif.

A l'étranger:

Comparaison entre le trafic et la gestion des transports publics à Paris—Londres—New-York.

TROISIÈME PARTIE

Quelle peut être l'action sur les besoins.

I. — Démographie de la région parisienne.

— L'évolution de la population active est sensiblement parallèle à l'évolution de la population globale.
— Celle-ci pourrait atteindre en 1965:
5.650.000 à 5.800.000 habitants pour la Seine.
2.050.000 à 2.300.000 habitants pour la Seine-et-Oise.
— Or l'évolution du trafic banlieue est identique à l'évolution de la population de Seine-et-Oise.

II. — Implantations probables de logements dans la région parisienne.

Ces implantations s'effectuent à une distance de plus en plus grande de Paris.

III. — Les effets à court terme du plan d'aménagement.

IV. — L'évolution prévisible de la demande.

Etude par secteurs géographiques des répercussions des implantations nouvelles sur les réseaux de transports.

V. — L'expansion industrielle.

Risque de déterminer une demande accrue de moyens de transports intercommunaux et entre la banlieue éloignée et la zone industrielle de la région parisienne.

Il y aurait lieu en conséquence de renforcer les décrets sur la décentralisation.

VI. — La réduction des pointes.

Les différents remèdes possibles:
— Le travail par équipes;
— La journée continue;
— Les décalages d'horaires;
— Le travail à mi-temps,
nécessitent des adaptations et requièrent l'accord préalable des intéressés.

QUATRIÈME PARTIE

Comment agir sur les moyens.

I. — Etude systématique des besoins.

— L'aménagement:
Nécessité d'études coordonnées des besoins pour réaliser un aménagement rationnel des transports dans la région parisienne.

II. — L'organe d'action.

Il est indispensable qu'il jouisse d'une autorité réelle et des moyens suffisants.

III. — Les grandes tâches.

Elles doivent être entreprises pour assurer aux transports: sécurité, rapidité, fréquence, confort, commodité

IV. — Les installations.

— Les voies ferrées:
Electrification S. N. C. F.
Métropolitain express.
Extension du métro en proche banlieue
— Les routes.

V. — L'exploitation

— Les dessertes:
S. N. C. F.
R. A. T. P.
— La modernisation.

Les solutions possibles pour S. N. C. F. et R. A. T. P.:

— La circulation:
Etude. — Différentes solutions susceptibles de l'améliorer.
— Les tarifs:
Le caractère de service public impose des sujétions particulières à la S. N. C. F. et à la R. A. T. P.
Etude de la situation actuelle R. A. T. P.—S. N. C. F.
Les remèdes possibles au déficit.
— Les investissements et leur financement.

CINQUIÈME PARTIE. — *Conclusions.*

ANNEXES

N° 1. — Population active de Boulogne-Billancourt.
N° 2. — Liste des communes de la banlieue avec indications des déplacements en pourcentage.
N° 3. — Parcours des trains de banlieue.
N° 4. — Trafic des lignes de métro.
N° 5. — Trafic R. A. T. P. au pont de Neuilly.
N° 6. — Apport de populations nouvelles dans la région parisienne.
N° 7. — Concentration industrielle dans la région parisienne.
N° 8. — Diverses activités industrielles implantées dans la région parisienne.
N° 9. — Effectifs scolaires.
N° 10. — Détail des parcours des trains de banlieue par réseau.
N° 11. — Places offertes dans les trains de banlieue en 1938 et 1958 et vitesse commerciale des trains.
N° 12. — Graphique des véhicules en service pour la R. A. T. P., (réseau routier, métro).
N° 13. — Nomenclature des services R. A. T. P. de nuit.
N° 14. — Evolution des tarifs R. A. T. P.
N° 15. — Evolution des tarifs transports routiers.
N° 16. — Etude de la ligne de Vincennes.
N° 17. — Desserte du palais des expositions.
N° 18. — Carte des lignes de banlieue S. N. C. F. de Paris.

Dans tous les pays de civilisation européenne, le développement du machinisme et son corollaire, la concentration industrielle, modifient profondément le caractère de la vie urbaine. Et le début du XX° siècle a vu se développer une société de type industriel caractérisée par le nombre, les dimensions, l'importance fonctionnelle des villes. Parmi les conséquences les plus spectaculaires qui en résultent, il faut noter la dissociation du lien entre domicile et lieu de travail. Il en résulte des déplacements quotidiens dont l'importance économique et sociale ne saurait échapper à l'attention du Conseil économique.

Par lettre du 21 janvier 1958, le bureau en a confié l'étude à votre commission des transports, des postes, télégraphe et téléphone et du tourisme, qui a consulté votre commission des affaires sociales, votre commission des économies régionales et votre commission des travaux publics, de la reconstruction et de l'urbanisme. L'importance du problème à résoudre et le caractère d'urgence qu'il revêt dans la région parisienne nous ont incités à étudier en premier lieu les relations Paris-banlieue. C'est l'objet du présent rapport pour l'élaboration duquel ont été entendus:

MM. Sudreau, actuellement ministre de la construction.
Mignot, député, maire de Versailles, président d'honneur de l'union des maires de Seine-et-Oise.
Barbet, conseiller général de la Seine, maire de Nanterre, représentant l'association départementale des élus républicains municipaux et cantonnaux de la Seine.
Dardel, maire de Puteaux, secrétaire général de l'union des maires de la Seine.

MM. Ardant, commissaire général à la productivité, accompagné de MM. Hallaire et Benite, chargés de mission au commissariat général.

Lapébie, directeur des ponts et chaussées et transports à la préfecture de la Seine, représentant le préfet de la Seine.

Jacob, inspecteur général de l'enseignement.

Ruais, président de l'office régional des transports parisiens.

Devillers, directeur général de la R. A. T. P., accompagné de M. Aguzou, ingénieur en chef.

Fioc, ingénieur en chef des études générales à la S. N. C. F.

Villadier, président du comité financier d'Electricité de France.

Ducru, vice-président de l'association professionnelle des transporteurs routiers, accompagné de M. Kritter, secrétaire général.

Grâce à ces précieuses collaborations, il nous a été possible de mieux connaître, dans les liaisons Paris-banlieue, non seulement les conséquences d'insuffisances que tout le monde dénonce et que personne ne nie, mais également les causes de la plupart d'entre elles. Votre commission a constaté combien la situation ainsi créée comportait d'inconvénients multiples, allant de la simple gêne pour les voyages accidentels, à une pénible servitude lorsqu'il s'agissait de voyages multiquotidiens. Mieux à même d'établir un parallèle entre les besoins et les moyens mis en œuvre pour les satisfaire, elle a pu étudier quelles pouvaient être les possibilités pratiques d'action sur chacun d'eux. Les solutions qu'elle vous propose aujourd'hui résultent d'une étude portant à la fois sur le problème général des transports de la région parisienne et sur l'analyse des conséquences les plus frappantes de leur insuffisance. Ces solutions tiennent compte des possibilités techniques et pécuniaires : c'est la raison pour laquelle vous sont successivement proposés des remèdes à bref, moyen et long délais.

⁂

Nous avons aussi, tout au long de cette étude, gardé pleinement conscience que les problèmes actuellement posés par les relations Paris-banlieue étaient le plus souvent l'héritage du passé, grand responsable du cadre géographique, économique et social dans lequel ils doivent être aujourd'hui résolus. C'est pourquoi, avant d'étudier la situation actuelle pour en tirer des projets d'avenir, il a paru utile d'en rechercher les véritables causes dans une brève évocation de l'évolution de la région parisienne et des raisons qui l'ont déterminée.

EVOLUTION DE LA REGION PARISIENNE

Le développement de la région parisienne est lié à trois sortes de faits :

1° Le site.

Constitué par la convergence des vallées de la Seine, de la Marne, de l'Oise et de quelques vallées secondaires affluentes : Petit et Grand-Morin, Yonne, Essonne, Loing, Orge, Yvette, Bièvre, tout incite à l'implantation d'établissements industriels et d'habitations. Ainsi s'explique l'imbrication des unes et des autres, d'autant plus compréhensible qu'elle s'est réalisée au gré des besoins, sous le signe du libéralisme, voire de l'anarchie. La banlieue parisienne offre un amalgame désordonné autant que surprenant de cités industrielles et de bourgs ruraux mal assimilés, d'usines et de pavillons individuels, d'immeubles collectifs ou de cités et de maisonnettes basses parfois construites par leur propriétaire autour d'une logette initiale encore visible. La voirie est demeurée primitive ; les jardinets accroissent la distance en disséminant l'habitat, toutes choses qui contribuent à rendre les transports longs et difficiles.

2° Les conditions historiques.

Il faut citer d'abord l'effort de centralisation politique. Commencé par la royauté, il continua sous la Révolution pour connaître sous le Premier Empire son apothéose... qui se prolonge encore aujourd'hui. Cette centralisation politique s'est tout naturellement accompagnée d'une centralisation administrative et universitaire (l'instruction étant devenue chose d'état) donc intellectuelle. La classe dirigeante et son appareil les sièges sociaux sont venus se grouper autour du pouvoir, entraînant avec eux une concentration des capitaux qui se sont rapidement investis sur place dans les affaires.

3° La centralisation ferroviaire.

La centralisation ferroviaire, troisième trait fondamental dans le développement de la région parisienne, ne fut que la conséquence logique de la centralisation politique. On songea d'abord à relier la capitale aux préfectures avant d'utiliser la voie ferrée pour unir des richesses naturelles comme le proposaient les saint-simoniens (les express, qui tous rayonnaient vers Paris allaient à 60/80 km/h vers les préfectures, les omnibus allaient d'une ville à l'autre à 20/30 km/h, ailleurs c'était encore au 19e siècle la diligence qui se déplaçait à 7/8 km/h dans les campagnes françaises). Le dessin du réseau ferré comme son mode d'utilisation ont pris ainsi une très large place dans le développement de la région parisienne (la constatation n'est pas dénuée d'intérêt même dans la période actuelle).

Les tarifs S. N. C. F., onéreux pour les produits finis, incitèrent les industries à s'installer auprès des centres de consommation plutôt qu'auprès des sources d'énergie et de production. Les banques, puis la Bourse, se sont à leur tour implantés au centre de ce marché de plus en plus important.

Les chiffres illustrent bien cette influence conjointe de la centralisation politique et ferroviaire.

En 1801 les départements réunis de la Seine et de Seine-et-Oise comptaient 1.053.000 habitants, soit 3,5 p. 100 de la population française (aujourd'hui 7.300.000 habitants, soit 16,6 pour 100).

De 1801 à 1831, la population totale s'est accrue de 4.940.000 habitants en France, dont 330.000 dans ces deux départements.

De 1831 à 1851, ces chiffres deviennent respectivement 4.632.000 et 612.000.

De 1851 à 1861, ils sont 401.000 contre 472.000. Paris et les départements qui l'entourent ont gagné, pendant ces dix années, plus d'habitants que le reste de la France !

La ville s'est développée d'abord le long des voies ferrées : c'est la banlieue en étoile, puis, au fur et à mesure du développement des moyens de transports individuels et du moteur à explosion la banlieue s'est développée en fonction du réseau routier.

Et en 1956 le recensement donnait les chiffres suivants (1) :

Au 1er janvier 1956.	
Seine	5.308.000 habitants.
Seine-et-Oise	1.781.000 —
Total	7.089.000 habitants.
Au 31 décembre 1956.	
Seine	5.397.000 habitants.
Seine-et-Oise	1.850.000 —
Total	7.247.000 habitants.

Pendant la même période la population totale de la France passait de 43.300.000 à 43.600.000.

PREMIERE PARTIE

LES BESOINS, LEUR EVOLUTION CES DERNIERES ANNEES

Ainsi s'explique, pour des raisons dont certaines sont encore actuelles, le caractère propre de l'agglomération parisienne. Il existe aujourd'hui un Paris gouvernemental, un Paris administratif, un Paris des affaires et de l'industrie, un Paris universitaire et scientifique, un Paris ville d'art, centre littéraire et sportif. A chacun de ces caractères s'attache une clientèle qui y réside, y travaille ou y vaque pour ses affaires et ses loisirs.

Cette ville, centre de toutes les affaires, de toutes les distractions, de toutes cultures et de toutes consécrations, appelle chaque matin un flot de travailleurs venus pour la plupart de sa banlieue. Celle-ci également fait appel, pour ses usines, à une partie de la population active qui habite dans Paris.

Dans ces déplacements multiples où la crise du logement met souvent une note paradoxale, viennent s'intercaler des touristes et des gens qui se déplacent occasionnellement pour les nécessités de leur travail ou de leurs achats. Leur nombre est assez important pour qu'on le signale. Mais il est impossible de le déterminer car le propre de ce mouvement est d'échapper à toutes règles générales.

A ce courant vient se joindre celui des salariés qui se déplacent de banlieue à banlieue. Le tableau ci-après, effectué par sondage au 1/20 d'après le recensement de 1954, révèle l'importance de ces déplacements de la population active.

(1) Cf. bulletin annuel 1957 de l'Institut de statistiques et d'études économiques.

Population active ayant un emploi (*).

Répartition des lieux de travail de la population active de la région parisienne (Seine, Seine-et-Oise, Seine-et-Marne, Oise).

Recensement de 1954: sondage: 1/20 (milliers de personnes).

DÉSIGNATION	POPULATION active. — R.	LIEU DE TRAVAIL							
		Communes de résidence (1).	Autres communes.						
			Total.	Paris.	Communes de la Seine.	Seine-et-Oise.	Seine-et-Marne.	Oise.	Autres départements.
Paris:									
Nombre	1.515,6	552,9	962,7	768,5	159,6	18,7	2,4	1,4	12,1
Pourcentage de R.	100	36,5	63,5	50,7	10,5	1,2	0,2	0,1	0,8
Communes de la Seine:									
Nombre	1.133,4	411,4	722,0	418,0	267,1	25,4	1,7	0,9	8,9
Pourcentage de R.	100	36,3	63,7	36,9	23,6	2,2	1,1	0,1	0,8
Seine-et-Oise:									
Nombre	730,9	290,2	440,7	207,3	104,8	115,1	2,7	1,4	9,4
Pourcentage de R.	100	39,7	60,3	28,4	14,3	15,7	0,4	0,2	1,3
Seine-et-Marne:									
Nombre	184,6	113,7	70,9	22,6	6,8	2,5	35,9	0,3	2,8
Pourcentage de R.	100	61,6	38,4	12,2	3,7	1,4	19,4	0,2	1,5
Oise:									
Nombre	164,0	115,0 (2)	49,0 (2)	6,6	1,4	2,1	0,4	36,1 (2)	2,4
Pourcentage de R.	100	70,1 (2)	29,9 (2)	4,0	0,9	1,3	0,2	22,0 (2)	1,5
Totaux:									
Nombre	3.728,5	1.483,2 (2)	2.245,3 (2)	1.423,0	539,7	163,8	43,1	40,1 (2)	35,6
Pourcentage de R.	100	39,8 (2)	60,2 (2)	38,2	14,5	4,4	1,1	1,0 (2)	1,0

(*) L'étude se limite aux migrations des personnes actives, les plus importantes et les seules qui puissent être sérieusement étudiées.
(1) Ou arrondissement pour Paris.
(2) Evaluation.

Bulletin régional de statistiques I. N. S. E. E., direction générale de Paris, 4e trimestre 1955.

Avant d'étudier le trafic auquel ces migrations donnent lieu, il est nécessaire d'en préciser le cadre.

I. — Les limites de la région parisienne.

— « La zone d'économie urbaine »: le M. R. L. définit ainsi une région comprenant: la ville de Paris, le département de la Seine (soit 80 communes), plus 119 communes de Seine-et-Oise et 6 de Seine-et-Marne soit au total 206 communes groupant 6.384.000 habitants au recensement de 1954. C'est dans ce cadre que se développe les besoins nouveaux nés de la construction.

— « La région de Paris »: pour l'I. N. S. E. E. comprend, outre Paris et le département de la Seine, 129 communes de Seine-et-Oise et 7 de Seine-et-Marne. C'est dans ce cadre qu'ont été établies les statistiques sur la population en 1954 et son évolution ultérieure.

— « L'agglomération parisienne » définie par la loi du 21 mars 1948 relative à la coordination et à la réorganisation des transports dans la région parisienne comporte, à l'heure actuelle, la ville de Paris, le département de la Seine, 135 communes de Seine-et-Oise, 6 de Seine-et-Marne, toutes localités desservies par des lignes de transports en commun de la région parisienne. C'est dans ce cadre que sont établies toutes les études relatives aux moyens de transport de la R. A. T. P.

Mais, quelle que soit la limite choisie, les chiffres de population varient peu. C'est pourquoi votre commission a estimé possible de situer son étude dans le cadre général d'une « région de Paris » qui ne concorde pas toujours exactement avec celle de l'I. N. S. E. E., en « corrigeant » occasionnellement les indications statistiques obtenues dans le cadre de chacune de ces régions.

II. — Les déplacements dans la région parisienne.

Quelques chiffres extraits des statistiques de l'I. N. S. E. E. en 1954 permettent de se rendre compte de l'ampleur des besoins à satisfaire.

Les besoins à satisfaire.

A Paris. — A l'époque Paris occupait 1.975.000 salariés ainsi répartis (1):

ARRONDISSEMENT du lieu de travail.	NOMBRE de travailleurs (en milliers).	ARRONDISSEMENT du lieu de travail.	NOMBRE de travailleurs (en milliers).
1er	87,1	11e	95
2e	113,9	12e	76,2
3e	61,1	13e	72,9
4e	79,6	14e	60
5e	37,1	15e	137,4
6e	69,8	16e	104
7e	93,2	17e	103,2
8e	227,2	18e	71,1
9e	182,8	19e	70,9
10e	98,1	20e	74,5

Les cartes ci-contre font ressortir le nombre des travailleurs qui étaient appelés à se déplacer pour se rendre à leur lieu de travail.

En banlieue. — Pour quelques communes de Seine et Seine-et-Oise, les chiffres suivants ont été relevés:

Département de la Seine.

Alfortville, sur 7.280 travailleurs, 31,9 p. 100 venaient de l'extérieur.

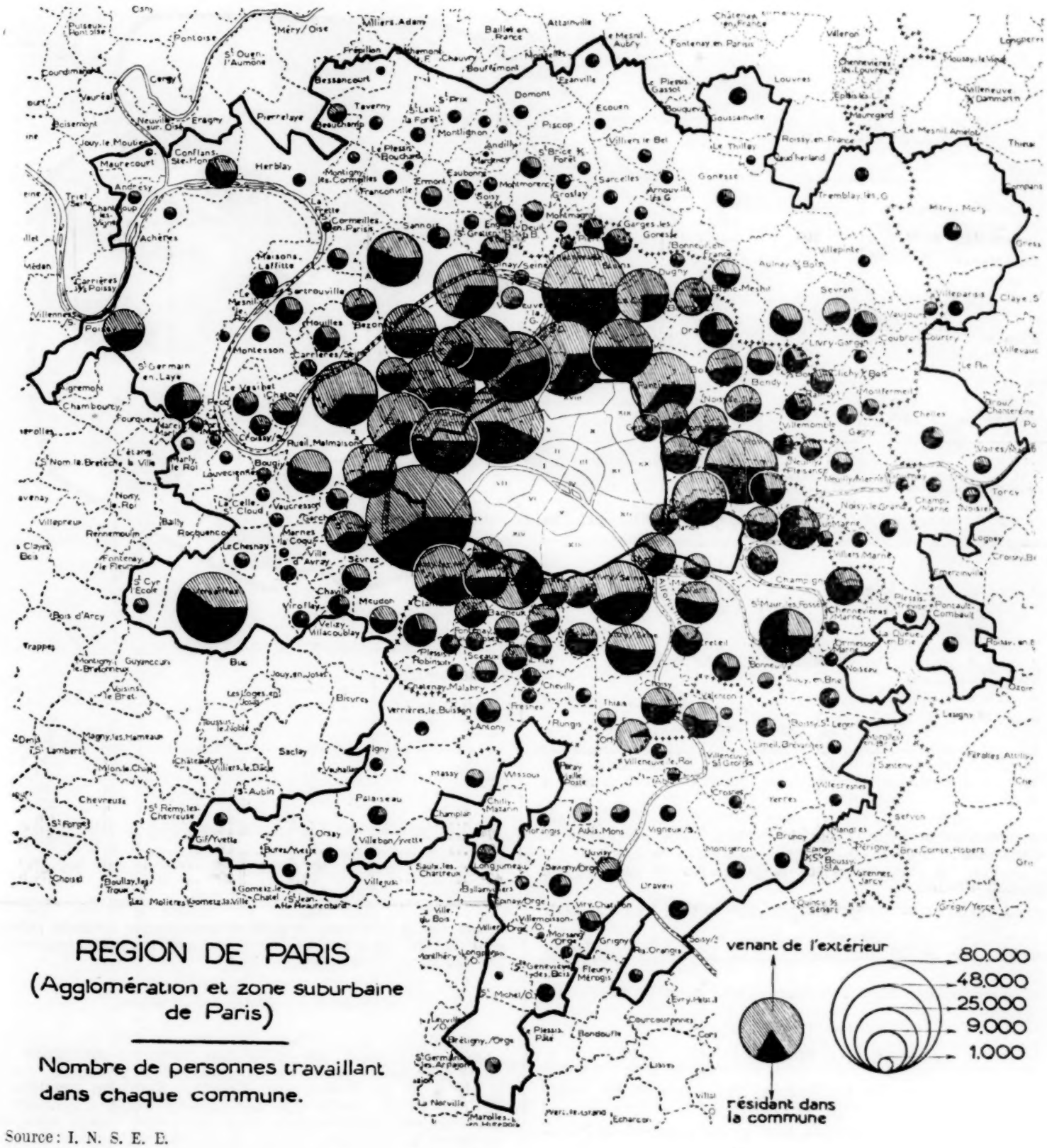
Asnières, sur 27.080 travailleurs, 54,9 p. 100 venaient de l'extérieur.

Aubervilliers, sur 88.690 travailleurs, 48 p. 100 venaient de l'extérieur.

Bagnolet, sur 9.280 travailleurs, 55,4 p. 100 venaient de l'extérieur.

Boulogne-Billancourt, sur 71.060 travailleurs, 62, 3 p. 100 venaient de l'extérieur (2).

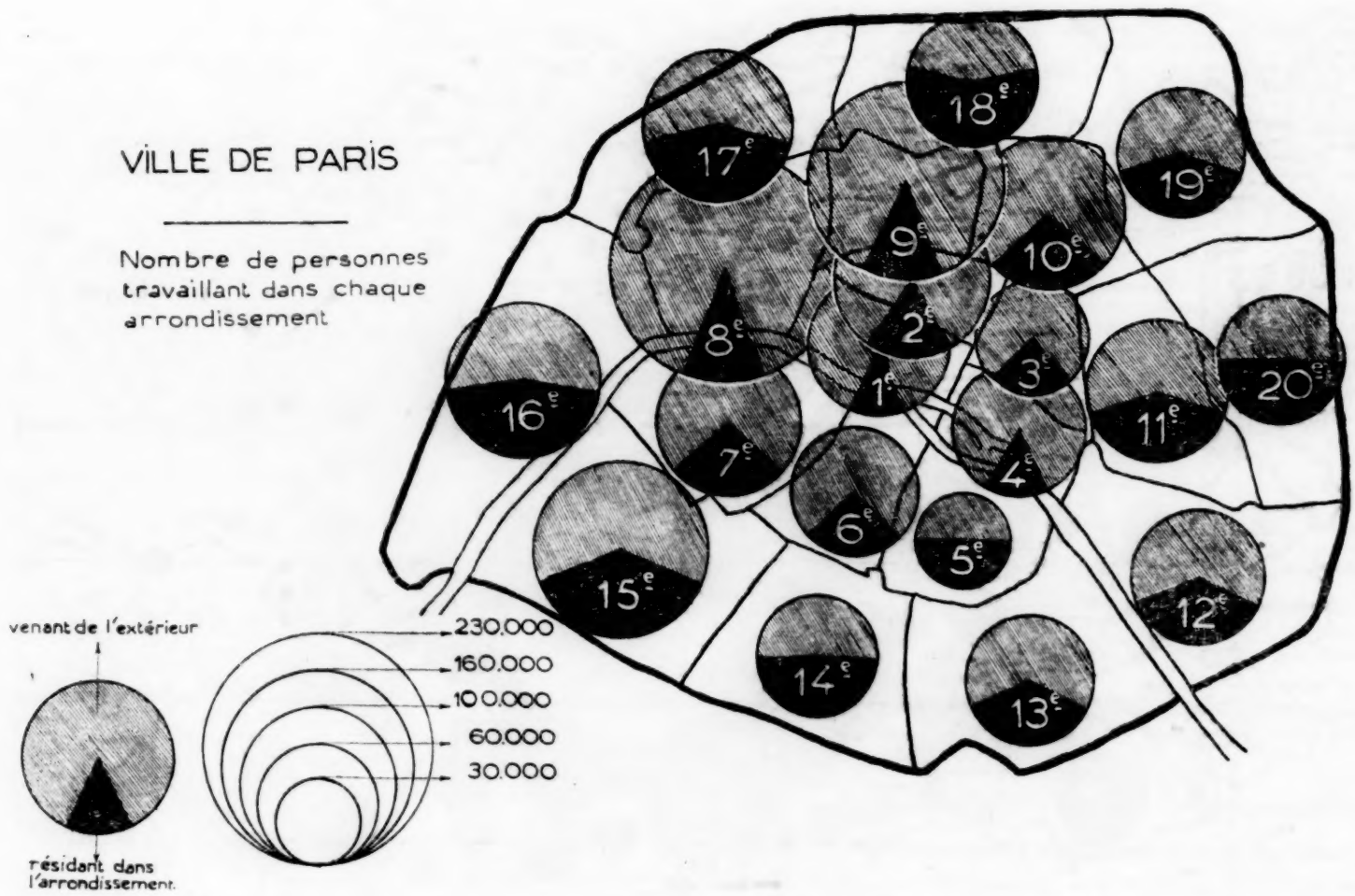
(1) La répartition ne fait pas état de 61.000 travailleurs dont l'arrondissement du lieu de travail n'a pu être précisé.
(2) Voir en annexe n° 1 une analyse plus détaillée en ce qui concerne cette localité.



REGION DE PARIS
(Agglomération et zone suburbaine de Paris)

Nombre de personnes travaillant dans chaque commune.

Source : I. N. S. E. E.



Source : I. N. S. E. E.

Charenton-le-Pont, sur 11.320 travailleurs, 67,7 p. 100 venaient de l'extérieur.

Courbevoie, sur 38.240 travailleurs, 65,9 p. 100 venaient de l'extérieur.

Gennevilliers, sur 23.720 travailleurs, 69,1 p. 100 venaient de l'extérieur.

Pantin, sur 26.020 travailleurs, 69,2 p. 100 venaient de l'extérieur.

Villemomble, sur 3.580 travailleurs, 30,2 p. 100 venaient de l'extérieur.

Département de Seine-et-Oise.

Argenteuil, sur 18.240 travailleurs, 37,6 venaient de l'extérieur.

Aulnay, sur 7.040 travailleurs, 30,1 p. 100 venaient de l'extérieur.

Le Blanc-Mesnil, sur 4.520 travailleurs, 42 p. 100 venaient de l'extérieur.

Livry-Gargan, sur 3.940 travailleurs, 29,9 p. 100 venaient de l'extérieur.

Saint-Cloud, sur 10.240 travailleurs, 60,3 p. 100 venaient de l'extérieur.

Saint-Germain, sur 9.120 travailleurs, 24,8 p. 100 venaient de l'extérieur.

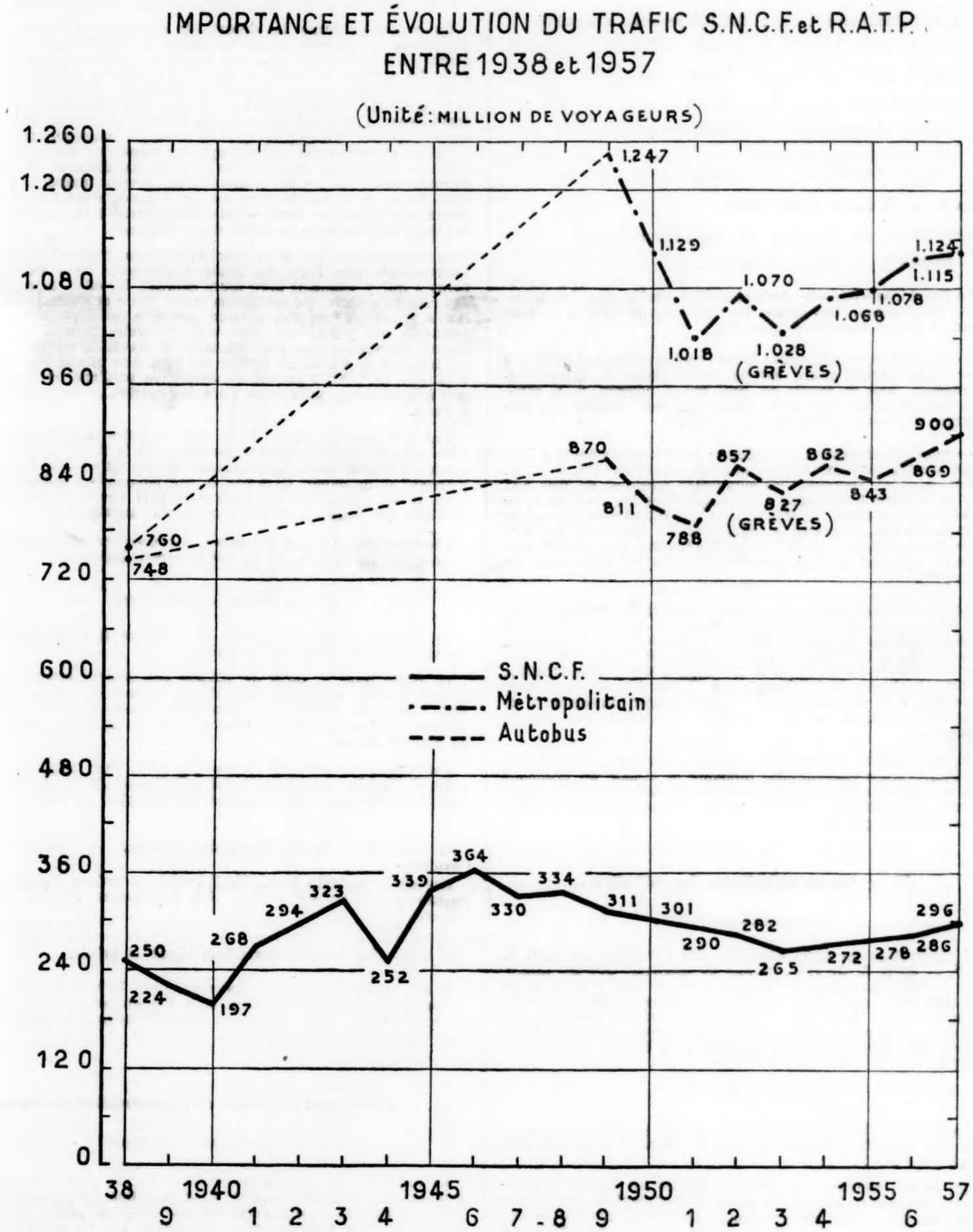
Versailles, sur 30.260 travailleurs, 36,1 p. 100 venaient de l'extérieur.

Un tableau plus détaillé (cf. annexe 2) révèle que les communes qui attirent le plus de travailleurs résidant ailleurs sont soit les plus proches de Paris, soit les mieux desservies par les moyens de transport.

Comment ce trafic est-il réparti ?

Une enquête par sondage, effectuée en 1956 sur 2.546 personnes constituant un échantillon estimé représentatif (1) de la population adulte de l'agglomération parisienne par la R. A. T. P. en liaison avec l'institut d'opinion publique et l'I. N. S. E. E., révèle que sur 4.500.000 adultes, 2.575.000 se déplaceraient régulièrement tous les jours. Parmi ceux qui viennent de banlieue à Paris, 23 p. 100 utiliseraient la S. N. C. F., 36,2 p. 100 les autobus, 29,9 p. 100 des voitures particulières et 10 p. 100 des motos, vélos et scooters.

(1) Certaines réserves peuvent être formulées sur les pourcentages dégagés par cette enquête lorsqu'ils sont faibles (ex. si l'on se tenait à cette enquête, il y avait 225.000 personnes — 5 p. 100 — utilisant journellement le train en 1954, alors qu'en réalité le chiffre devait se trouver aux environs de 300.000).


IMPORTANCE ET ÉVOLUTION DU TRAFIC S.N.C.F. et R.A.T.P.
ENTRE 1938 et 1957
(Unité : MILLION DE VOYAGEURS)
1.260
1.200
1.080
960
840
720
600
480
360
240
120
0
1.247
1.129
1.018
1.070
1.028
(GRÈVES)
1.068
1.078
1.124
1.115
760
748
870
811
788
857
827
(GRÈVES)
862
843
900
869
S.N.C.F.
Métropolitain
Autobus
250
224
268
197
294
323
252
339
364
330
334
311
301
290
282
265
272
278
296
286
38
1940
1945
1950
1955
57
9
1
2
3
4
6
7
8
9
1
2
3
4
6

La S. N. C. F. a transporté en 1957 sur ses lignes de banlieue, 296 millions de voyageurs.

La répartition journalière par jour ouvrable a été la suivante:

Gare Saint-Lazare	300.000	arrivées	et départs.
Gare du Nord	134.000	—	—
Gare de l'Est	79.000	—	—
Gare de Lyon	52.000	—	—
Gare de Montparnasse	39.000	—	—
Ensemble les gares d'Orsay et d'Austerlitz ...—	72.000	—	—

La R. A. T. P., la même année:

1.124.000.000 de voyageurs ont emprunté le métro;

900.000.000 le réseau de surface.

Le graphique ci-dessus (voir page 941) révèle pour les transports en commun, l'évolution du trafic depuis 1949 et sa tendance à l'accroissement depuis 1953.

— pour les routiers privés: leurs représentants déclarent que leur trafic annuel global est de 400 millions de kilomètres-voyageurs. Mais ce chiffre est basé sur le nombre, et la capacité des véhicules utilisés ne paraît pas tenir compte des surcharges flagrantes aux heures de pointe.

— pour les transports individuels: les renseignements à leur sujet n'atteignent pas la précision des statistiques S. N. C. F. ou R. A. T. P. Toutefois, les comptages effectués en 1957 aux portes de Paris témoignent du passage, dans les deux sens, de 250.000 automobiles, 125.000 scooters et bicyclettes. En considérant comme acceptable le chiffre de 1,5 occupants par voiture, généralement admis, on peut admettre que 500.000 personnes utilisent quotidiennement un moyen individuel de transport.

Le pourcentage moyen d'augmentation de la circulation sur les routes nationales conduisant à Paris est de 100 p. 100 entre 1950 et 1955. Sur certaines portions de la rocade Saint-Germain, Saint-Denis, le Perreux, Sceaux, Versailles, il atteint 299 p. 100. Certaines routes: N 13 (pont de Neuilly), N 308 (Saint-Germain), N 309 (Asnières), N 34 (Vincennes), N 189 (Saint-Denis), N 20 (Sceaux) ont un coefficient d'augmentation inférieur à la moyenne générale, ce qui constitue un indice très net de saturation.

Pareils chiffres se passent de commentaires et donnent idée de l'importance économique, humaine et sociale du problème des transports entre Paris et sa banlieue. Mais cette idée serait encore fragmentaire si les caractères généraux de ces migrations n'étaient pas dégagés.

III. — **Les caractéristiques des migrations.**

Le problème des pointes

L'observation du trafic quotidien des voyageurs de la S. N. C. F. et de la R. A. T. P. permet de constater que les migrations s'effectuent dans les limites horaires fort restreintes et qu'elles sont encore plus concentrées dans le temps, le soir que le matin. Leur étude graphique effectuée ci-après dessine des courbes qu'en raison de leur forme et de leur origine, M. Villadier a fort pittoresquement appelées « le bonnet d'âne de la routine ».

A la S. N. C. F.

La gare Saint-Lazare étant prise comme gare-type, on constate que le trafic s'établissait ainsi le mercredi 8 janvier 1958 (voir page 943).

En ce qui concerne les arrivées, toutes les directions marquent une pointe importante entre sept et neuf heures et une autre beaucoup plus marquée entre dix-huit et dix-neuf heures correspondant au retour des salariés de Paris travaillant en banlieue et de ceux qui transitent par Paris. A midi, la pointe est moins importante. Cette allure générale s'explique par le fait que les salariés qui rentrent déjeuner chez eux à midi sont relativement peu nombreux parmi les habitants de la banlieue. Il faut également signaler qu'entre treize heures et quatorze heures figurent dans les comptages bon nombre d'élèves des lycées proches de la gare et également des clientes venues faire des emplettes à Paris au cours de l'après-midi.

En ce qui concerne les départs de Saint-Lazare, toutes les directions connaissent en même temps des fluctuations similaires. La pointe du soir est très nettement plus accentuée que celle des arrivées du matin, ce qui tend à prouver d'une part la hâte qu'ont les salariés de rentrer chez eux, d'autre part, la superposition, à la même heure, de deux migrations: l'une des travailleurs, l'autre des gens venus à Paris pour leurs affaires ou leur plaisir. On peut y déceler aussi les conséquences du décalage géographique des entreprises: toutes ne libèrent pas leurs employés au même instant, mais la distance et très probablement l'heure de fermeture des grands magasins proches de la gare Saint-Lazare où les salariés s'arrêtent sans doute pour effectuer leurs achats, contribuent à neutraliser le décalage horaire dans la sortie des entreprises.

La comparaison des deux courbes souligne l'importance des mouvements vers Paris en début d'après-midi de « banlieusards » qui y viennent faire leurs courses. En effet, la courbe des retours à Paris, qui est figurée entre treize et quinze heures sur le graphique, est plus accusée que celle des départs correspondants qui y figurent entre onze et treize heures. Si on annule l'influence que peuvent avoir le travail à mi-temps et les horaires de travail en équipe, on peut dire que le mercredi 8 janvier 1958, 6.972 personnes venant de banlieue ont débarqué à Saint-Lazare pour venir faire des courses ou se promener à Paris.

Une part certaine de ce trafic doit se retrouver, avec quelques minutes de décalage sur les lignes de la R. A. T. P. routières ou souterraines. La surcharge de ces lignes aux heures d'arrivée et de départ de trains est un phénomène indéniable, mais il est impossible de chiffrer la part des voyageurs de banlieue qui utilisent un autre moyen de transport.

L'annexe n° 3 donne le relevé des parcours effectués par le matériel de la S. N. C. F. sur le réseau banlieue.

Sur le réseau métropolitain.

Un tableau publié en annexe n° 4 donne le trafic détaillé de chacune des lignes en 1955-1956.

Le trafic total y varie de 168.500 aux heures creuses (de quinze à seize heures) à 958.500 aux heures de pointe (dix-huit à dix-neuf heures). La pointe du matin (de huit à neuf heures), atteint 623.000 voyageurs, celle de midi (de douze à 13 heures) 319.000.

L'annexe n° 5 relative au trafic pour le seul terminus du pont de Neuilly donne un reflet assez exact de la physionomie des problèmes qui se posent à l'ensemble du réseau.

Sur le réseau des autobus.

Les services de la R. A. T. P. estiment qu'aux heures de pointe le réseau de surface doit transporter 260.000 personnes.

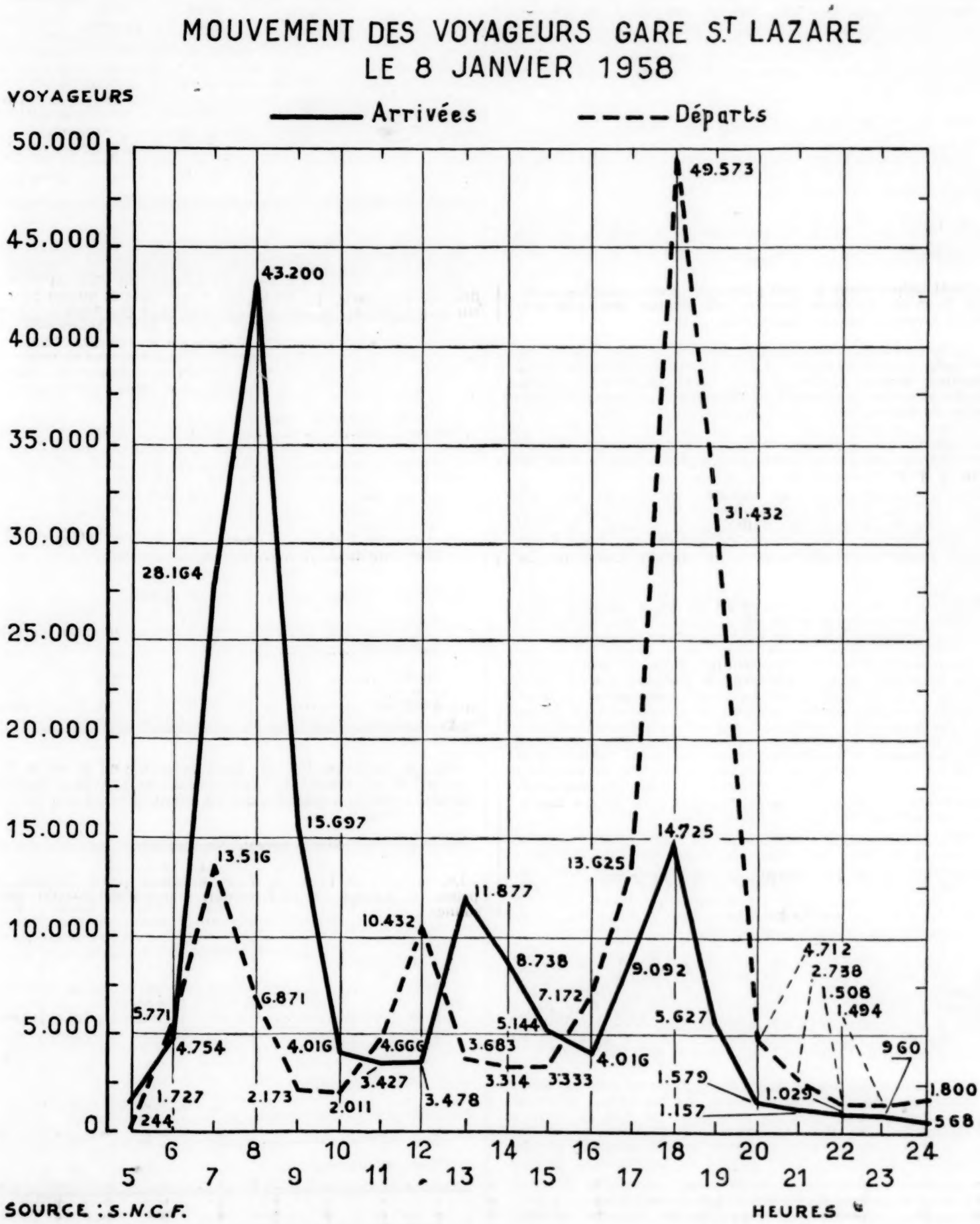
Sur les transports individuels et privés.

Il est impossible de fixer avec précision la variation de ce trafic en fonction des pointes. Mais l'embouteillage des rues et des trottoirs entre dix-huit et dix-neuf heures en constitue une manifestation spectaculaire.

IV. — **Quelles sont les causes de l'augmentation du trafic.**

A. — L'expansion économique

La centralisation des affaires dans la région parisienne rend celle-ci extrêmement sensible à la situation économique. Il est donc normal qu'une économie nationale en pleine expansion se traduise dans la région parisienne par un trafic accru des voyageurs intéressés à l'accroissement des affaires qui y sont traitées.


MOUVEMENT DES VOYAGEURS GARE S.T LAZARE
LE 8 JANVIER 1958
VOYAGEURS
Arrivées
Départs
50.000
45.000
40.000
35.000
30.000
25.000
20.000
15.000
10.000
5.000
0
49.573
43.200
31.432
28.164
15.697
14.725
13.516
13.625
11.877
10.432
8.738
9.092
4.712
2.738
1.508
1.494
7.172
6.871
5.771
5.144
5.627
4.754
4.016
4.666
3.683
4.016
960
3.427
3.314
3.333
1.579
1.800
1.727
2.173
2.011
3.478
1.029
1.157
244
568
6 8 10 12 14 16 18 20 22 24
5 7 9 11 13 15 17 19 21 23
SOURCE : S.N.C.F.
HEURES

Le rapport sur la conjoncture économique dans le département de la Seine établit que ce département représentait en 1951 20,86 p. 100 du revenu national (contre 6,52 p. 100 pour le Nord, 2,91 p. 100 pour la Seine-et-Oise, 2,89 p. 100 pour le Pas-de-Calais). L'indice de production industrielle y atteignait 136 en septembre 1956, 149 en septembre 1957 (sans le bâtiment) pour une base 100 en 1952. Avec le bâtiment, ces chiffres étaient respectivement 132 et 145 (1).

De 1956 à 1957, l'activité commerciale, bien qu'inégalement répartie, marque un accroissement compris entre 17 et 22 p. 100.

B. — L'IMMIGRATION PROVINCIALE

Tous les rapports sur l'expansion économique de la région parisienne font état d'un goulot d'étranglement constitué par le manque de main-d'œuvre.

Le rapport, cité ci-dessus, révèle qu'au cours des neuf premiers mois de 1957, le département de la Seine a fait appel à 17.085 travailleurs étrangers contre 10.705 au cours de la période correspondante de 1956.

A cet afflux vient s'ajouter l'immigration provinciale. On a fait état de l'arrivée à Paris de 239.000 personnes, soit 14.000 ménages par an, entre 1946 et 1954.

Il conviendrait naturellement de déduire les départs définitifs de ces chiffres. Mais il faut cependant admettre que les provinciaux qui arrivent dans la région parisienne sont relativement jeunes et participent ainsi presque tous aux migrations de personnes actives, alors que ceux qui la quittent sont pour la plupart âgés. L'I. N. S. E. E. a pu observer que la population âgée de vingt-cinq à soixante-cinq ans était proportionnellement plus grande dans la Seine que dans le reste de la France.

Des recensements partiels, effectués en 1956 et 1957, décèlent par rapport à 1954, dans certaines localités du département de la Seine, l'apport de populations nouvelles (cf. annexe n° 6). Il en résulte que, dans seize villes considérées de la Seine, 13.783 provinciaux sont venus s'installer. Pour la Seine-et-Oise, trente-cinq villes ont été choisies. L'accroissement de la population est de 37.000 personnes, dont 7.434 en provenance de la province et 20.284 de la Seine. Ainsi se trouve illustré l'incontestable exode des parisiens et des habitants de la zone suburbaine vers la banlieue plus lointaine.

Ce mouvement est d'ailleurs étroitement lié aux constructions nouvelles, puisque les résultats ci-dessus ont été relevés par l'I. N. S. E. E. à la demande des communes intéressées pour des raisons fiscales, mais ils ne pouvaient être évoqués par les communes que dans la mesure où l'évolution de la population était la conséquence de l'exécution des programmes de construction.

C. — LA PARTICIPATION FÉMININE AU TRAVAIL

Liée à l'expansion économique, la participation féminine au travail est plus forte dans la Seine que dans les autres départements. Sur les ménages non agricoles, une étude, établie par l'I. N. S. E. E., a permis de constater que la moyenne de la France entière pour les femmes qui travaillent s'élevait à 42,9 p. 100. Ce chiffre atteint dans la Seine 58,2 p. 100 et, dans la Seine-et-Oise, 44,3 p. 100.

Le rapport général de la commission de la main-d'œuvre du commissariat général au plan fait état de la nécessité d'accroître de 150.000 environ les emplois féminins pour atteindre, en 1961, les objectifs de production fixés par le plan. Il est donc permis de présager que, d'ici à cette date, le trafic de la région parisienne se trouvera augmenté par suite d'un afflux important de femmes qui travaillent.

D. — LES DIFFICULTÉS DE TROUVER, A PARIS ET DANS LA PROCHE BANLIEUE, DES TERRAINS A BATIR serait une des causes profondes de ce déplacement vers la banlieue. De fait, à part la reconstruction des îlots insalubres et quelques possibilités sur la zone verte et dans quelques arrondissements périphériques (XVe et surtout XVIe) l'effort de construction de logements neufs tend à faire reculer de plus en plus la zone résidentielle. A la fin de 1957, une enquête de l'I. N. S. E. E. révélait que les logements construits se répartissaient ainsi:

ANNÉES	SEINE	SEINE-ET-OISE	SEINE-ET-MARNE	OISE
De 1945 à 1954..	51.550	30.148	5.982	1.473
1955	27.154	16.916	2.614	712
1956	34.403	16.223	3.046	819
Totaux	113.107	61.958	11.642	3.004

D'après une enquête publiée par la fédération parisienne du bâtiment sur un grand nombre de logements mis en chantier, il peut être constaté l'évolution suivante dans les implantations.

	DE 1955 à 1957.	DONT:	
		1956	1957
Nombre de logements considérés	114.120	76.325	37.795
Paris:			
8e, 16e, 17e.....	4,3	6	1
Rive droite.....	6,4	7,6	3,8
Rive gauche.....	6,8	8,2	4
Banlieue:			
Nord-Est	20,5	19	23,7
Nord-Ouest	18,3	15,8	23,3
Sud-Est	22,3	20,6	25,7
Sud-Ouest	21,4	22,8	18,5

Or un comptage fait par les services de la R. A. T. P. a permis de constater que l'implantation de nouveaux habitants dans la région parisienne se traduirait de la façon suivante dans le trafic:

	APPORT aux métros.		APPORT aux autobus.	
	Pointe du matin.	Pointe du soir.	Pointe du matin.	Pointe du soir.
Pour 1.000 foyers:				
Paris	210	315	60	90
Zone urbaine.....	160	200	120	160
Zone suburbaine.....	130	150	90	100
Pour 1.000 habitants:				
Paris	84	125	24	36
Zone urbaine.....	64	95	48	72
Zone suburbaine.....	45	68	30	45

Parmi les causes indirectes de l'augmentation de trafic, il faut citer l'évolution démesurée des secteurs industriels et tertiaires, qui revêt littéralement un caractère d'inflation.

(1) Pour la France, les chiffres sont respectivement:

Sans le bâtiment: 136 pour septembre 1956, 150 pour septembre 1957.

Avec le bâtiment: 132 pour septembre 1956, 145 pour septembre 1957.

E. — L'ÉVOLUTION DES SECTEURS INDUSTRIELS ET TERTIAIRES

Quelques chiffres donneront une idée de l'importance du développement du secteur industriel et du secteur tertiaire dans la région parisienne.

A l'intérieur de la ville, on compte 205.000 établissements industriels.

De 1945 à 1954, les deux tiers des usines nouvelles ont été créées dans l'agglomération parisienne.

Pour arrêter cet afflux, un décret de janvier 1955 a réglementé l'implantation des établissements industriels ayant plus de 500 mètres carrés de superficie et comptant plus de cinquante ouvriers. Il a été complété par un décret du 20 mai 1955 instituant un comité chargé d'établir l'inventaire des établissements d'Etat dont la décentralisation paraît souhaitable. Il doit être incessamment modifié et complété par un texte nouveau.

D'ores et déjà, son insuffisance est notoire. Une personnalité, entendue par votre commission, a pu faire état de renseignements selon lesquels la moyenne des surfaces de plancher autorisée, qui était de 300.000 mètres carrés entre 1949 et 1954, est passée à 600.000 mètres carrés depuis le début de 1955. Il est même piquant de constater que, pour l'année 1957, quatre permis de construire ont été accordés dans le centre de Paris, quartier de la Bourse, dont un pour 4.000 mètres carrés.

Une enquête de l'I. N. S. E. E., publiée au Bulletin régional de l'année 1957, donne, en ce qui concerne les constructions neuves non exclusivement réservées à l'habitation, pour l'année 1956, un pourcentage général de la France entière égal à 11 p. 100; pour la Seine 21 p. 100; pour la Seine-et-Oise 9 p. 100; pour la Seine-et-Marne 2 p. 100, du total des constructions.

Les services intéressés font toutefois remarquer qu'en ce qui concerne la Seine-et-Oise la présence de deux importantes usines automobiles tend à fausser les statistiques, et que l'expansion réalisée en 1956 résulte d'engagements pris envers l'une d'entre elles en 1948, donc antérieurement à la date d'effet des décrets sur la décentralisation.

Une étude plus détaillée de cette question figure en annexe n° 7.

Cette inflation des secteurs industriel et tertiaire attire un personnel, dont le tableau ci-dessous donne une idée:

— 27 p. 100 des fonctionnaires de l'Etat et des collectivités locales habitent dans la Seine;

— 28 p. 100 des personnes travaillant dans les services (hygiène, avocat, cultes, publicité), y habitent également;

— Ainsi que 51 p. 100 des salariés des banques et de la bourse;

— 71 p. 100 des salariés des assurances;

— 42 p. 100 des étudiants de France et d'Algérie.

La répartition des différentes activités industrielles de la région parisienne figure en annexe 8. Cette liste n'est qu'indicative et si elle révèle le développement normal dans la région parisienne d'industries axées sur la consommation, elle y laisse apparaître la prolifération d'autres industries qui n'y ont pas un intérêt évident.

En dix mois (fin 1953 et début 1954), 11.154 commerces ou industries ont été créés dans le département de la Seine. 8.302 ont disparu. Pour la Seine-et-Oise, la même statistique (1) donne 2.105 créations pour 1.109 supressions.

Cette inflation des secteurs industriel et tertiaire non seulement attire un personnel et une clientèle de plus en plus nombreuse mais exige également de plus en plus d'espace et accroît ainsi la pénurie de logements.

F. — LA PÉNURIE DE LOGEMENTS

Une enquête conduite en juin 1947 par l'institut national d'études démographiques auprès d'un échantillon de salariés (2) habitant Paris, la Seine et quelques communes limitrophes de Seine-et-Oise (à l'exclusion des cadres et membres des professions libérales) a donné les résultats ci-dessous:

— 50 p. 100 déclarent que la difficulté de trouver un logement est en grande partie responsable des trajets qu'ils doivent accomplir pour se rendre à leur travail;

— 15 p. 100 d'entre elles ont choisi leur logement en fonction de leur lieu de travail;

— les deux tiers des personnes interrogées ne consentiraient pas à payer un loyer plus élevé s'ils n'avaient plus de frais de transport pour se rendre à leur travail, ni à déménager pour s'en rapprocher s'ils trouvaient un logement équivalent au leur.

Cette réaction, *a priori* surprenante, s'explique partiellement par la mobilité grandissante dont témoigne la main-d'œuvre. Il est maintenant extrêmement rare qu'un salarié demeure dix à quinze ans dans la même entreprise comme c'était de règle à la fin du siècle dernier. Il est sollicité par des emplois plus rémunérateurs, notamment dans les industries nouvelles qui s'implantent dans la région parisienne. Parfois le problème du déplacement s'efface devant l'intérêt d'un salaire momentanément plus élevé dans telle entreprise que dans telle autre. Le résultat est double: c'est, dans l'immédiat, l'accroissement des besoins par suite de la multiplicité et de l'allongement des déplacements individuels; c'est à plus longue échéance, dès que le nombre des intéressés a grandi, la création probable d'un service de transport supplémentaire. La même tentation joue sur les travailleurs provinciaux pour les attirer dans la région parisienne. Habitués à des déplacements relativement lents, ils répugnent moins encore que les travailleurs de la région parisienne à habiter loin de leur lieu de travail et ils constituent ainsi un facteur certain d'accroissement de la longueur du réseau de transport de banlieue.

G. — LA DÉMOGRAPHIE SCOLAIRE

A toutes ces causes de surcharge pour le trafic, vient s'ajouter l'accroissement de la population d'âge scolaire. L'université doit faire face à l'afflux des immigrants d'âge scolaire et prévoir l'extension de ses classes en fonction d'un excédent des naissances futures. Les tableaux publiés en annexe n° 9, qui ne tiennent pas compte des élèves de l'enseignement primaire, montrent l'importance de l'effectif scolaire dans les divers établissements techniques, secondaires et les cours complémentaires. L'implantation des classes nouvelles se heurte à deux impératifs difficilement conciliables: d'une part, éviter les longs déplacements aux élèves, d'autre part multiplier les classes dans les centres à forte densité de population où, partant, le terrain à bâtir est rare. On note déjà une tendance des établissements qui accueillent actuellement les élèves du second degré des communes voisines à pratiquer une sélectivité en faveur des enfants habitant la commune d'implantation. Il faut en outre signaler que, faute de places suffisantes, bon nombre de ces établissements n'ont pu prévoir de demi-pension et qu'ainsi les élèves effectuent quatre déplacements par jour.

Si, pour l'instant, aucun problème de long déplacement ne se pose pour les classes primaires, il faut signaler que, selon les services mêmes de l'enseignement, les implantations d'établissements nouveaux sont souvent réalisées dans des délais qui ne permettent pas le choix de l'emplacement optimum. La répartition des élèves s'y fait par secteur géographique sans tenir compte des moyens de transport existants. Il est probable que, dans un avenir proche, l'accroissement des déplacements scolaires nécessitera des moyens de transport, sinon nouveaux, du moins mieux adaptés.

Signalons un fait: la cité universitaire d'Antony ne constitue pas une charge supplémentaire pour la ligne de Sceaux, bien au contraire, les horaires estudiantins étant en dehors des heures de pointe.

DEUXIEME PARTIE

LES MOYENS. — LEUR EVOLUTION DE 1938 A 1958

En face de ces besoins sans cesse accrus, quels sont les moyens mis en service ?

Outre les moyens individuels, la population de la région parisienne dispose pour ses déplacements: du chemin de fer, de la R. A. T. P. (métro et réseau de surface) et des transports routiers.

I. — Le matériel et les dessertes.

La S. N. C. F. a, dans la région des transports parisiens, 415 km de lignes, dont 210 électrifiées, 220 locomotives à vapeur, 10 locomotives électriques, 390 automotrices électriques, 420 remorques d'automotrices électriques, 1.300 voitures, la plupart relativement modernes.

Mais les limites de la région des transports parisiens ne sont pas des terminus techniques, ni de véritables points de rupture de trafic. La banlieue S. N. C. F. s'étend en fait à l'Ouest jusqu'à Mantes; au Nord, jusqu'à Pontoise, Creil; à

(1) I. N. S. E. E.

(2) Cf. « Sondags » n° 1 de 1957, p. 15. Il est à remarquer que cette enquête ne porte que sur un total de 1.647 personnes, hommes et femmes.

l'Est, jusqu'à Coulommiers; au Sud, jusqu'à Etampes, soit un ensemble de 952 km de lignes, dont 378 sont électrifiées et 35 exploitées par le métropolitain, avec 325 points d'arrêts.

Le tableau publié en annexes 3 et 10 donne les détails des parcours des trains de banlieue en millions de kilomètres. Ils sont passés de 23,9 en 1938 à 20,6 en 1956, mais, à part un léger fléchissement en 1953 dû sans doute aux grèves du mois d'août, il faut noter une reprise très nette depuis 1947, date où le trafic atteignait 17,1 millions de kilomètres.

Mais la desserte est extrêmement disparate: certaines lignes ont des arrêts très rapprochés (1 à 2 km), c'est le cas des lignes de Versailles, de Saint-Germain, de Sceaux; par contre sur les lignes du Sud-Est, de Creil, les points d'arrêts sont éloignés parfois de 4 à 5 km. Jusqu'à ces derniers temps, cela n'offrait pas trop de difficultés, mais les implantations nouvelles entraînent des exigences nouvelles.

Si l'on compare la durée des trajets, on arrive au tableau suivant par rapport à 1938 (en minutes):

ANNÉES	MITRY-CLAYE		CREIL		MONSOULT		SAINT-LEU-LA-FORÊT		BOIS-COLOMBES		POISSY	
	Omnibus.	Express.	Omnibus.	Express.	Omnibus.	Express.	Omnibus.	Express.	Omnibus.	Express.	Omnibus.	Express.
1938.....	49	22	70	37	44	27	40	29	10	7	37	26
1958.....	43	21	68	37	42	25	35	25	Supprimé.	7	37	24

ANNÉES	SAINT-GERMAIN		GARCHES		VERSAILLES R. D.		VERSAILLES R. G.		VERSAILLES CHANTIER		RAMBOUILLET	
	Omnibus.	Express.	Omnibus.	Express.	Omnibus.	Express.	Omnibus.	Express.	Omnibus.	Express.	Omnibus.	Express.
1938.....	38	21	27	21	42	25	33	29	29	16	52	39
1958.....	37	28	26	20	42	32	30	Supprimé.	24	14	49	34

ANNÉES	SCEAUX		MASSY-PALAISEAU (1)		JUVISY		CORBEIL		MONTGERON		FONTAINEBLEAU		AULNAY	
	Omnibus.	Express.	Omnibus.	Express.	Omnibus.	Express.	Omnibus.	Express.	Omnibus.	Express.	Omnibus.	Express.	Omnibus.	Express.
1938.....	21	Pas.	26	18	44	27	56	29	34	23	78	46	52 (Par Bondy.) 29 (Gare du Nord.)	32 19
1958.....	14 (de Denfert).	Pas.	29	20	40	26	33	27	21	18	75	46	35 (Par Bondy.) 27 (Gare du Nord.)	27 16

(1) Sur Massy-Palaiseau un point d'arrêt supplémentaire a été créé depuis 1938 à Fontaine-Michalon.

Le tableau ci-dessus permet de constater quelques légères améliorations presque partout, une amélioration pour les omnibus de Rambouillet sans doute due à l'intervention de la traction électrique, mais ce qui est plus grave, soit la suppression, soit le ralentissement d'express sur les lignes déjà chargées (Saint-Germain, Versailles Rive-Droite) (1). Le fait est particulièrement net sur la ligne de Sceaux à Massy-Palaiseau. Ce serait un indice de saturation à mettre en parallèle avec celui qui se dessine, et qui a été signalé ci-dessus dans le secteur routier.

Mais cette comparaison permet de déceler une vitesse commerciale différente selon les trajets: Garches, Versailles R. G., Montgeron sont à égale distance de Paris: la durée du trajet varie de dix-huit à trente minutes (chiffres maximum); Monsoult et Versailles R. D. sont tous deux à 23-24 kilomètres de Paris: la durée du trajet peut aller de vingt-cinq à trente-deux minutes par train express.

Pour Poissy et Mitry-Claye (26 et 28 kilomètres), la différence est de six minutes par omnibus; les express, par contre, arrivent en vingt et une minutes à Claye, en vingt-quatre minutes à Poissy.

L'explication des faits est simple; elle tient à la fois au nombre de stations desservies et à la fréquence des trains grandes lignes et banlieue sur les voies.

C'est en fonction de ces impératifs qu'est également déterminée la fréquence des trains dont l'intérêt est capital si l'on veut étudier la desserte des banlieues. Un tableau comparatif entre 1938 et 1958 donne, pour l'horaire d'été, les résultats suivants (trains desservant les gares dans chaque sens):

GARES	1938	1958
Creil	31	29
Monsoult	26	20
Bois-Colombes	141	124
Saint-Germain	70	64
Garches	42	53
Rambouillet	25	20
Versailles (toutes gares)	242	192
Massy-Palaiseau	87	88
Sceaux	69	49
Juvisy	78	(1) 115
Fontainebleau	19	17
Villiers-sur-Marne	30	23
Meaux	35	19
Gargan (de Bondy)	39	24
Gargan (d'Aulnay)	26	19
Corbeil	24	39
Mitry	39	30

(1) Dont 38 gare de Lyon.

(1) Les trains directs existant en 1938 ont été remplacés par des trains semi-directs.

Il n'est pas sans intérêt de comparer les populations desservies par ces différentes gares aux époques considérées:

GARES	1938 (recensement 1936).	1957 (recensement 1954).
Bois-Colombes	26.000	27.899
Saint-Germain	22.000	29.429
Garches	8.000	10.447
Rambouillet	7.000	8.923
Versailles (en tout)	67.000	84.445
Massy-Palaiseau	7.000	17.000
Sceaux	8.000	10.601
Juvisy	8.000	9.313
Villiers-sur-Marne	8.000	9.205
Meaux	14.000	16.767
Gargan	21.000	25.322
Ermont-Eaubonne	16.000	22.500
Montgeron	11.000	12.271
Mitry-Claye	8.000	8.700

Il est indéniable que la fréquence des trains a diminué sur la plupart des lignes depuis 1938. Les usagers n'ont pas manqué de le signaler. L'étude comparative des services voyageurs banlieue entre les années 1938 et 1958 publiée en annexe n° 11 révèle que la diminution de fréquence s'est accompagnée d'une diminution des places offertes et parfois même d'une diminution de la vitesse commerciale. Cependant, la desserte des banlieues, en raison de sa faible rentabilité, restera toujours subordonnée à la fois à l'utilisation des voies par les trains de grandes lignes et éventuellement les transports de messagerie, et par la nécessité imposée à la S. N. C. F. de réaliser des économies. Cette dernière constatation vaut d'être méditée car elle concrétise le dilemme que se posent toutes les instances intéressées aux relations entre Paris et sa banlieue.

La S. N. C. F. s'efforce de faire face au mieux à la demande, malgré son caractère irrationnel, malgré les difficultés techniques qu'elle rencontre. C'est ainsi qu'aux heures de pointe, à la gare Saint-Lazare, les 135 éléments de traction électrique disponibles sont engagés. Les voitures (330 places pour un élément moteur, 246 places pour une voiture à deux étages, 188 places pour une voiture à un étage) sont groupées par rames de sept et utilisées au départ à 120 p. 100 de leur capacité maximum. Toutes les voies disponibles pour la banlieue (10 voies électriques, 4 ou 5 vapeur) sont utilisées au rythme lui aussi maximum de une minute trente entre les rames électriques et deux minutes entre les rames vapeur. Cependant, les techniciens de la S. N. C. F. ne redoutent pas la saturation technique, sauf sur le trajet Paris-Saint-Cloud, en raison du tronc commun Paris à Versailles rive droite et Paris à Saint-Nom-la-Bretèche. L'installation d'un terminus intermédiaire à Suresnes est actuellement en voie de réalisation. Cette opération devrait apporter un soulagement temporaire à la desserte de cette ligne. Mais les mêmes techniciens pensent que l'établissement d'une halte pour desservir le rond-point de la Défense ne permettrait plus de glisser dans le trafic un express, pourtant nécessaire, vers Saint-Nom-la-Bretèche. La saturation de cette portion de ligne impose un choix.

La R. A. T. P.

En ce qui concerne la R. A. T. P., le tableau ci-dessous établit l'importance du réseau et des lignes desservies. Le détail des véhicules en service sur le réseau routier et le réseau ferré aux différentes heures de la journée figure en annexe n° 12.

1° Réseau routier.

ANNÉES	LIGNES URBAINES		LIGNES DE BANLIEUE	
	Nombre de lignes.	Longueur du réseau.	Nombre de lignes.	Longueur du réseau.
		Kilomètres.		Kilomètres.
1949	39	351,280	76	636,090
1950	41	365,800	78 (1)	673,950 (2)
1951	52	479,440	88 (1)	754,700 (2)
1952	52	478,205	91 (1)	782,505 (2)
1953	52	483,720	95 (1)	841,450 (2)
1954	52	486,310	97 (1)	856,375 (2)
1955	52	486,330	97 (1)	867,820 (2)
1956	52	486,755	95 (1)	873,075 (2)
1957	52	491,495	149	1.380,525 (3)

(1) Dont quatre lignes de trolleybus et quatre lignes d'autocar de grande banlieue.

(2) Dont 20,425 kilomètres pour les lignes de trolleybus et 61,515 kilomètres pour les lignes de grande banlieue.

(3) Plus treize services de nuit (voir ci-dessous).

A ces statistiques, doivent être ajoutés les services de nuit. En effet, depuis le 5 décembre 1955, les services des halles ont été supprimés et remplacés par treize lignes d'autobus de nuit immatriculés NA à NM, qui représentent une longueur totale de 99,170 km en 1955 et 99,400 km en 1956 répartis sur treize lignes dont la nomenclature figure en annexe n° 13.

Ces lignes se sont substituées au service dit: « des Halles » mis en place le 1er juillet 1947 en vue d'acheminer, avant cinq heures du matin, les 3.500 travailleurs des Halles centrales. Ce service effectué par des autobus à deux agents avec une tarification par zones (une zone intra-muros, quatre zones de banlieue) était par trop déficitaire. Il a été remplacé par les autobus de nuit à partir du 5 décembre 1955. Le service est effectué par un seul agent, utilise un matériel plus puissant et rapide et dessert quelques communes de la banlieue limitrophe à forte densité de population. Aucune réduction, aucun avantage de tarification n'y est consenti. Les tarifs sont les suivants:

— Trajet simple: 150 F.

— Deux trajets successifs par correspondance au Châtelet: 225 F.

Il y a un service toutes les heures entre une heure et cinq heures au départ des terminus suburbains et autant pour les départs du Châtelet.

A la montée les voitures s'arrêtent à la demande du voyageur en tous points du parcours. La descente s'effectue à hauteur des points d'arrêts signalés, ou à la demande s'il n'existe pas de dispositifs de signalisation.

Au cours de l'année 1957, ces lignes ont transporté 579.815 voyageurs, pour une recette de 64.742.300 F. (Les prix des parcours étant à l'époque 100 F pour un aller simple et 150 F pour la correspondance.)

2° Réseau ferré.

	NOMBRE DE STATIONS ouvertes.
a) Métropolitain (14 lignes) :	
Au 31 décembre 1948	324
Au 31 décembre 1949	324
Au 31 décembre 1950	324
Au 31 décembre 1951	331
Au 31 décembre 1952	334
Au 31 décembre 1956	334
Au 31 décembre 1957	334
b) Ligne de Sceaux (20,019 km) :	
Aux 31 décembre 1948 à 1957	19
c) Funiculaire de Montmartre (0,113 km) :	
Aux 31 décembre 1948 à 1957	2

Composition du parc du matériel roulant (1).

	COMPARAISON DES PARCS	
	Au 31 décembre 1955.	Au 31 décembre 1957.
1° *Réseau ferré.*		
a) Métro.		
Motrices à quatre moteurs	763	763
Motrices à deux moteurs	564	558
Remorques	1.356	1.342
Eléments articulés	40	40
Motrices sur pneumatiques	»	58
Remorques sur pneumatiques	»	58
Trains formés	525	525
b) Ligne de Sceaux.		
Voitures automotrices	102 (dont 14 à la S. N. C. F.)	102 (dont 14 à la S. N. C. F.)
Tracteurs électriques	7	7
Tracteurs Diesel électriques	1	1
2° *Réseau routier.*		
Parc affecté à l'exploitation :		
Autobus	2.283	2.524
Trolleybus	75	73 (2)
Autocars	158	216 (2)
Disponible	195	62
Parc utilisable	2.711	2.775
Voitures retirées du service	51	9
Totaux	2.762	2.884 (2)

(1) Cf. rapport n° 5561 à l'Assemblée nationale (M. Charvet).
(2) 55 trolleybus au 31 décembre 1956; 164 autocars au 31 décembre 1956; 2.775 véhicules pour l'ensemble du parc au 31 décembre 1956.

Les services du réseau métropolitain signalent deux lignes saturées entre dix-huit et dix-huit heures trente. Il s'agit de la ligne n° 1 entre les stations Hôtel-de-Ville et Bastille où les rames chargées en 2e classe à 125 p. 100 se suivent actuellement au rythme de 1' 40 qui est le maximum possible compte tenu du matériel et de la signalisation, et la ligne n° 4, chargée en 2e classe à 115-118 p. 100 entre Strasbourg-Saint-Denis et la gare de l'Est, où le rythme maximum (1' 40) est également atteint.

D'autre part, l'impossibilité de garer ou de décrocher des wagons entre les terminus oblige à faire circuler des rames complètes d'un bout à l'autre de la ligne. C'est ainsi que sur la ligne Nation - Dauphine l'augmentation récente du nombre de voitures correspond à une surcharge entre Etoile et République.

— sur la ligne de Sceaux qui doit faire face à un afflux constant de voyageurs (16.800.000 en 1938, 40.500.000 en 1957), le parc a été augmenté de 25 voitures mais les trains se suivent aux heures de pointe à la limite de sécurité et les services craignent la saturation. Ils envisagent de porter de 4 à 6 le nombre de voitures, mais un retard de 30 secondes suffit actuellement pour embouteiller toute la ligne;

— en matière d'autobus, les possibilités d'accroissement du trafic sont infiniment plus souples car les lignes d'autobus utilisent le réseau routier existant et ne demandent pas d'infrastructure;

— sur la ligne 193 (Butte-Rouge-Porte d'Orléans par Robinson), le nombre de voitures affectées était de 16 en 1955. Il est passé à 24 en 1957. Depuis le début de 1958, il a un peu diminué à l'occasion de la mise en service d'autobus à 65 places. Mais le nombre de places offertes a cependant été augmenté de 13 p. 100 pour les usagers;

— sur la ligne 195 (Butte-Rouge-Porte d'Orléans par Clamart), le nombre des voitures affectées est passé de 8 en 1953 à 12 en 1955, puis 18 en 1957;

— une nouvelle ligne a été créée en août 1958 de la porte d'Orléans au carrefour des Blagis;

— la cité d'Orgemont sera reliée à la gare d'Argenteuil par un transporteur privé.

La R. A. T. P. service de surface peut donc théoriquement accroître le nombre de ses lignes, ainsi qu'en témoignent la création récente des nouvelles lignes de Paray-Vieille-Poste à Antony et l'ouverture de 3 autres lignes en septembre (Pont de Clichy - Pont de Nanterre, Porte de Clignancourt - Eglise d'Epinay, Porte de la Chapelle - Ecouen). La seule difficulté est un problème de prix de revient. Actuellement pour toutes les voitures de surface et sur toutes les lignes le problème de la surcharge est général, faute de 200 voitures dont la mise en service serait un désastre financier, il faut actuellement attendre 1 ou 2 voitures aux heures de pointe. Le phénomène se produit en banlieue avec une demi-heure de décalage sur Paris mais, certains points apparaissent particulièrement chargés. Ce sont en général les terminus des lignes de métro dont le trafic est déjà important (Pont-de-Neuilly, Carrefour Pleyel, Porte-d'Orléans, Porte-Champerret, Château-de-Vincennes).

Actuellement les services intéressés considèrent qu'en raison des embouteillages le rendement baisse non seulement à Paris mais également dans la banlieue proche. Ils soulignent cependant qu'en ce qui concerne les services routiers de la R. A. T. P. les problèmes posés par les relations Paris-banlieue pourraient être résolus avec des crédits, mais ceux-ci devraient être extrêmement élevés.

Les transports routiers.

Pour les transporteurs routiers, les renseignements obtenus sont moins précis. Leurs représentants revendiquent une cinquantaine d'entreprises avec 600 voitures sur 170 lignes et 400 millions de kilomètres-voyageurs.

En Seine-et-Oise, les transports routiers dans la zone des transports parisiens sont du ressort de l'office des transports parisiens. Les renseignements ci-dessous ne concernent que la partie du département située à l'extérieur de cette zone.

En application du décret du 14 novembre 1949, il doit être établi un plan départemental des transports. Le plan établi en 1938-1939 n'a pu être terminé par suite des événements. Les transporteurs qui sont inscrits sur le projet, ou leurs successeurs sont considérés néanmoins comme ayant des droits sur les lignes correspondantes et pour la fréquence indiquée.

Pour tenir compte des circonstances, un certain nombre de lignes ont été autorisées à titre provisoire, sans création de droits, en attendant l'élaboration du futur plan des transports.

Les fréquences sont, en général, supérieures à celles de 1938, sauf.

— pour les lignes à moyenne ou à grande distance parallèles à un ligne S. N. C. F. sur lesquelles celle-ci s'est opposée soit à une reprise, soit à une reprise avec la fréquence d'avant-guerre (par exemple Paris-Chartres par Rambouillet, Paris-Dourdan par Arpajon);

— pour les lignes de rabattement sur les gares S. N. C. F. Les lignes de 5 à 10 kilomètres sont, en général, déficitaires à cause des pointes de trafic. Par ailleurs, les usagers désirent de plus en plus des services directs sur Paris, évitant tout transbordement. Ces deux raisons ont incité à leur suppression.

Les lignes de transports routiers privés se heurtent à deux sortes de difficultés:

— les premières sur le plan de la coordination. La S. N. C. F. est hostile à ce mode de transport qui lui enlèverait les voyageurs entre les gares de rabattement et Paris;

— les deuxièmes inhérentes aux difficultés de circulation qui déterminent des retards tels qu'il est envisagé d'arrêter ces lignes aux terminus du métro en banlieue, comme les lignes R. A. T. P., ce qui ferait perdre aux voyageurs une partie des avantages dont ils disposent actuellement.

***

Les parcours.

Il est nécessaire de souligner le caractère centralisé des moyens de transport qui, tous, ou presque, convergent vers Paris. Les raisons en sont évidentes. Mais le résultat également. Faute de transversales commodes, il faut passer par la gare de l'Est et la gare du Nord pour aller du Raincy à Sevran (4 kilomètres) ; à partir de neuf heures du soir, le trajet Colombes-Courbevoie (4 kilomètres) nécessite le détour par la gare Saint-Lazare et il est à toute heure du jour plus facile d'aller de Colombes à Paris (10 kilomètres), que de Colombes à Asnières (3 kilomètres).

II. — Inconvénients de la situation présente.

1° *Le temps perdu.*

Le plus évident des inconvénients est le gaspillage du temps. L'exemple suivant, enregistré dans un atelier Renault groupant 1.720 ouvriers est à ce sujet probant (1) :

86 habitent à moins de trente minutes de leur lieu de travail;
59 habitent de trente minutes à une heure de leur lieu de travail;
16 habitent de une heure à une heure trente de leur lieu de travail;
9 habitent de une heure trente à deux heures de leur lieu de travail;
2 habitent à plus de deux heures.

C'est dire qu'ils consacrent quotidiennement le double de ce temps à leurs déplacements.

On estimait en 1947 que les travailleurs de la région parisienne consacraient en moyenne, en aller simple, trente et une minutes à leur transport :

7 p. 100 y consacraient sept minutes et demie;
32 p. 100 y consacraient quinze minutes;
30 p. 100 y consacraient trente minutes;
18 p. 100 y consacraient quarante-cinq minutes;
7 p. 100 y consacraient une heure;
3 p. 100 y consacraient une heure quinze;
2 p. 100 y consacraient une heure trente;
1 p. 100 y consacrait une heure quarante-cinq et plus.

Le développement de la construction périphérique et la surcharge des moyens de transport constatés depuis cette date n'ont certainement pas contribué à raccourcir la durée des trajets. De telle sorte qu'une personnalité entendue par votre commission a pu faire état de renseignements plus récents évaluant à deux millions le nombre des heures que les seuls habitants de Paris passent chaque jour dans un moyen de transport. Ce chiffre correspond sensiblement à la durée totale du travail journalier accompli par la population active de la région lyonnaise.

2° *L'inconfort.*

Un autre inconvénient résulte de l'inconfort né de la surcharge.

Les autobus partent complets des portes le soir. Les salariés de Montrouge ou Malakoff attendent parfois neuf autobus avant de pouvoir monter.

Le nombre des places assises a été réduit (29 sur 65 dans les nouveaux autobus; 22 places assises, 53 debout dans les autobus récemment commandés). A cet argument, il est objecté que l'essentiel pour un salarié est de rentrer rapidement à son domicile et qu'il préfère être debout dans un autobus que debout en train de l'attendre.

L'effort tenté pour faire face au trafic des heures de pointe a pour corollaire le trafic dit « d'heures creuses » caractérisé par une contraction du matériel offert à une demande amenuisée. On a alors recours, soit à un espacement plus grand des services, soit, pour la S. N. C. F., à une diminution des places offertes par raccourcissement des rames de banlieue électriques, soit aussi à une combinaison des deux systèmes.

Le but est de rechercher des économies en supprimant une offre pléthorique. Le résultat obtenu l'est souvent au détriment du confort de l'utilisateur dont l'attente se prolonge et qui voyage souvent aussi malcommodément dans un véhicule aussi encombré parce que moins fréquent. Ce phénomène est surtout remarquable en banlieue. A Paris, métro et autobus aux heures creuses passent souvent presque vides et leur rentabilité doit être alors fort médiocre. Quant à la S. N. C. F., l'usager constate dans certains cas des creux de une heure trente à plus de deux heures dans la matinée, l'après-midi et la soirée entre deux trains et cela presque sur toutes les lignes à vapeur.

A ces inconvénients sociaux et humains s'en ajoutent d'autres d'un ordre plus économique.

3° *Les investissements excessifs.*

M. Veraldi (« l'humanisme technique ») stigmatisant les pointes de trafic écrit que « satisfaire une demande anarchique revient à systématiser l'anarchie », et dans les transports cette volonté de satisfaire la demande entraîne à des investissements excessifs.

— pour la R. A. T. P., il y a pratiquement, à cause des pointes, 300 autobus qui ne travaillent qu'à cette occasion. Ces autobus représentent un investissement de 3 milliards.

On peut constater que sur la ligne 262, par exemple, de six à neuf heures et surtout de dix-sept à vingt heures, l'activité de la régie est maxima, mais la durée du parcours passe de vingt-six à trente et une et trente-quatre minutes. Pour la ligne 38, la durée des parcours passe de vingt-sept minutes minimum à trente et une minutes entre huit heures et neuf heures trente et à trente-cinq de neuf heures trente à vingt heures trente. Des recherches plus approfondies révéleraient sans doute que le faible accroissement numérique du matériel en service aux heures de pointe ne contribue pas à accroître le débit du réseau de surface.

— pour la S. N. C. F., les trains qui quittent Paris aux heures de pointe sont chargés à 120 p. 100. Les voyageurs sont obligés de voyager debout.

Le matériel doit être rapatrié rapidement pour être réenclenché dans le trafic de pointe. Il revient donc à contre-courant, pratiquement vide.

En fait, son utilisation moyenne sur l'ensemble de la rotation ne dépasse pas 25 p. 100.

Sur les 250 automotrices de Saint-Lazare (remplacement estimé à 25 milliards de francs), la plupart ne fonctionnent qu'aux heures de pointe.

4° *La mauvaise desserte des terminus.*

Le dernier inconvénient signalé dans les relations Paris-banlieue est la mauvaise desserte des terminus. Le trajet pour y arriver est long. Pour obvier à cet inconvénient, les autobus et le train tendent à instaurer une desserte par zone. Le système ne comporte que des avantages pour la S. N. C. F. Mais le service partiel instauré par la R. A. T. P. sur ses réseaux de surface augmente l'attente bien souvent et ralentit, faute d'autobus en nombre suffisant, la desserte des terminus.

III. — Tarifs comparés et résultats financiers.

La S. N. C. F.

Les transports publics de la région parisienne ont constamment des résultats financiers déficitaires.

La S. N. C. F. incrimine le système de coordination tarifaire avec la R. A. T. P. établi en 1941, qui a lié le tarif des chemins de fer de banlieue à celui de la R. A. T. P. par une base de tarification limite U représentant la valeur de la moitié d'un ticket de métro (présentement $\frac{30}{2}$ F) à laquelle on applique un coefficient de zone.

Mais il apparaît que le niveau de l'unité U est fixé principalement de manière à assurer l'équilibre financier de la Régie. Il faut également rappeler que la variation des tarifs à un effet sur l'indice des prix, ce qui a été, de 1951 à 1958, la cause de la stabilité des coûts des transports, imposés par les pouvoirs publics, malgré un prix de revient d'année en année plus élevé.

Il est utile de donner quelques indications sur ces tarifs et sur les résultats financiers. Ce qui sera l'objet des lignes suivantes, où seront examinées successivement la situation de la S. N. C. F., celle de la R. A. T. P. et celle des transporteurs routiers.

Tarifs.

Jusqu'en 1941, à part les cartes d'abonnements ordinaires et hebdomadaires dont bénéficiait, comme tous les autres voyageurs en principe, mais plus particulièrement la population active de la région parisienne, la tarification kilométrique dans cette région n'était pas différente de celle appliquée au reste de la France.

A partir du 28 juillet 1941, la nouvelle tarification U est entrée en vigueur.

Dans la banlieue immédiate, le minimum de perception fut établi sur la base de 3 U, le maximum fut tarifié 13 U. Entre cette banlieue et le réseau soumis au régime général, des zones de rattrapage furent établies.

(1) D'après un sondage au 1/10e.

Actuellement, les comparaisons entre les régimes, y compris les cartes hebdomadaires, révèlent que le coût de ces cartes représente généralement moins de deux fois le prix d'un aller-retour.

Il faut noter que le tarif des billets et des cartes hebdomadaires n'est pas seulement basé sur les distances kilométriques mais tient compte également de:

a) La coordination tarifaire avec la R. A. T. P. sur des terminus identiques avec parcours différents pour chacune de ces deux sociétés;

b) La nécessité de raccorder les tarifs banlieue et les tarifs grandes lignes;

c) Des modifications tarifaires qui ont diversement affecté les cartes, les tarifs banlieue, les tarifs « grandes lignes ».

En tenant compte de la position plus centrale pour la plupart des gares que pour les terminus R. A. T. P., la S. N. C. F. applique en général, sur un même parcours, des tarifs majorés d'une unité.

Extrait du tarif banlieue S. N. C. F. (1).

DISTANCES en kilomètres.	PRIX DU BILLET banlieue 2e classe.	PRIX de la carte hebdomadaire.	NOMBRE de voyages aller - retour représentés par cette carte.
0 à 6	45	160	1,77
6 à 8	60	210	1,75
8 à 10	75	250	1,66
10 à 12	90	280	1,55
12 à 15	110	310	1,40
15 à 18	120	350	1,45
18 à 21	140	410	1,46
21 à 25	150	460	1,50
25 à 27	150	520	1,73
27 à 30	170	570	1,67
30 à 32	210	630	1,50
32 à 34	210	680	1,60
34 à 38	220	740	1,68
38 à 40	240	790	1,64

(1) Renseignements communiqués par la S. N. C. F.

Résultats financiers.

La comptabilité de la S. N. C. F. ne permet pas de distinguer les dépenses propres à la banlieue de celles des grandes lignes. Votre commission a reconnu les difficultés d'établir avec précision un « prix de revient » moyen pour la banlieue: l'utilisation des gares et des voies étant notamment commune pour de très nombreux services.

Aussi les résultats ci-dessous comparés au nombre annuel de voyageurs ne sont pas « d'une rigueur comptable très grande », ils sont suffisamment approchés pour avoir une valeur statistique.

Répartitions statistiques des résultats d'exploitation S. N. C. F. (en milliards de francs) (1).

	1952	1953	1954	1955	1956	1957
Grandes lignes:						
Dépenses	163	169	185	173	186	»
Recettes	135	144	154	156	168	»
Déficit	— 28	— 25	— 31	— 17	— 18	»
Nombre de voyageurs - km (en milliards)	24,7	22,3	22,8	23,9	25,7	28,4
Banlieue:						
Dépenses	21	23	25	25	27	29
Recettes	15	16	17	18	19	21
Déficit	— 6	— 7	— 8	— 7	— 8	— 8
Nombre de voyageurs - km (en milliards) (2)	3,9	3,6	3,8	3,9	4,1	4,2

(1) Chiffres fournis par la S. N. C. F.

(2) A titre de comparaison et sans qu'il soit possible d'être aussi précis pour la R. A. T. P. que pour la S. N. C. F., les chiffres suivants peuvent être avancés: R. A. T. P. (y compris le réseau routier et la ligne de Sceaux):

	1952	1953	1954	1955	1956	1957
En milliards de kilomètres	8,880	8,640	8,980	8,975	8,970	9,440

Indiquons pour plus de précisions qu'en 1957 les recettes (19 milliards) comprenaient:

11 milliards au titre des recettes normales;
8 milliards d'indemnités compensatrices de tarifs réduits et de remboursement de charges,

et que le déficit est couvert par une « subvention d'équilibre » allouée par l'Etat.

La R. A. T. P.

L'évolution détaillée des tarifs de la R. A. T. P. figure en annexe 12.

Les chiffres les plus suggestifs paraissent être les suivants:

Evolution du prix des cartes hebdomadaires (1) pour le métro.

4 août 1941 (date d'institution des cartes)	10 F.
15 mars 1945	15
2 janvier 1947	30
24 novembre 1947	38
4 octobre 1948	75
30 janvier 1950	105
25 février 1951	120
6 août 1951	160
6 janvier 1958	160

Prix du trajet d'autobus par section (1).

Cartes hebdomadaires.

DÉSIGNATION	PRIX	DÉSIGNATION	PRIX
	Francs.		Francs.
1er *janvier* 1938.		6 *janvier* 1958.	
Une section	6,75	Une section	160
Deux sections	9,25	Deux sections	160
		Trois sections	230
Trois sections	12,50	Quatre sections	300
Quatre sections	15,25	Cinq sections	360
		Six sections	420
Cinq sections	18	Sept sections	470
Six sections	20,75	Huit sections	520
		Neuf sections	560
Sept sections	23,25	Dix sections	600
Huit sections	26	Onze sections	640

Cependant il faut souligner que le découpage des sections n'est actuellement pas identique à celui de 1938.

Lors d'une audition, il a été indiqué que, par exemple, sur le parcours:

Montrouge - Gare de l'Est, il fallait 3 tickets en 1938, 5 aujourd'hui.

Vincennes - Saint-Lazare, il fallait 4 tickets en 1938, 7 aujourd'hui.

Etoile - Bastille, il fallait 5 tickets en 1938, 7 aujourd'hui.

Trocadéro - Gare de l'Est, il fallait 3 tickets en 1938, 7 aujourd'hui.

Etoile - Gare de l'Est, il fallait 3 tickets en 1938, 6 aujourd'hui.

Pigalle - Halle aux Vins, il fallait 3 tickets en 1938, 5 aujourd'hui.

Porte d'Auteuil - Porte Champerret, il fallait 10 tickets en 1938, 18 aujourd'hui.

Ce qui se traduit par un prix de 945 francs aujourd'hui contre 18,40 francs en 1938, les tickets au carnet valant respectivement 15 francs et 0,525 francs.

(1) Renseignements fournis par la R. A. T. P.

La situation du compte d'exploitation est présentée sous le jour suivant:

Bilan d'exploitation de la R. A. T. P. (1) (2).

ANNÉES	RECETTES TOTALES (en millions de francs).	POURCENTAGE des variations par rapport à l'année précédente.	DÉPENSES TOTALES (en millions de francs).	POURCENTAGE des variations par rapport à l'année précédente.	SOLDE DU COMPTE d'exploitation.	TRAFIC ANNUEL (en millions de voyageurs).
1952	45.362	+ 24,1	45.257	+ 23,3	+ 105	1.962
1953	43.701	— 3,6	45.225	0	— 1.524	1.889
1954	45.810	+ 4,8	48.444	+ 7,1	— 2.635	1.965
1955	46.030	+ 0,4	52.221	+ 7,7	— 6.191	1.957
1956	48.139	+ 4,5	59.028	+ 13	— 10.889	2.022
1957	60.125	»	65.694	+ 11,3	— 5.569	2.062

(1) Extraits du compte rendu de la R. A. T. P. au ministre.
(2) Il faut souligner que les recettes de 1957 comprennent 10.800 millions accordés par la loi du 28 décembre 1957.

Les recettes par réseau sont les suivantes:

Métropolitain ..... 20.077 millions.
Ligne de Sceaux ..... 1.138 millions.
Autobus ..... 19.437 millions.

Le déficit de la R. A. T. P. n'est pas couvert par l'Etat. Les dispositions légales visant la régie ne sont pas analogues aux dispositions concernant la S. N. C. F. Aussi, les déficits accumulés depuis 1952 s'élevaient à 27 milliards fin 1957.

Au bilan, dans la dette à court terme s'élevant à 24 milliards et demi figuraient explicitement plus de 15 milliards de dettes à l'Etat, représentant les impôts et taxes non payés.

En 1956, la régie avait par ailleurs reçu 6 milliards et demi d'avances du Trésor.

Face au relèvement des dépenses du fait du relèvement des rémunérations des salariés de la R. A. T. P., en correspondance avec le relèvement des salaires en général, les recettes n'ont guère progressé ces dernières années, les tarifs établis par l'office des transports pratiquement assujettis aux décisions gouvernementales étant restés fixes de 1951 à 1958.

Mais la situation financière de la R. A. T. P. est très différente de celle de la S. N. C. F.

La loi du 21 mars 1948 qui institua la régie prévoit en son article 20 que les ressources propres doivent couvrir les dépenses d'exploitation, y compris l'intérêt et l'amortissement des capitaux empruntés, le renouvellement du matériel et des installations et la constitution d'un fonds de réserve.

L'article 22 indique que l'Etat et les collectivités locales « peuvent » participer à la couverture des dépenses d'exploitation n'excédant pas une double limite: soit la valeur des avantages de tarification en vigueur (cartes hebdomadaires, billets à tarif réduit), soit 15 p. 100 des recettes. Cette disposition étant complétée par un article 26 qui traite des conditions d'indemnisation pour les pertes de recettes occasionnées par les facilités de circulation et les avantages de tarification que la régie doit consentir à la demande de l'Etat, de l'office et des collectivités locales, de sérieuses difficultés s'élèvent entre les parties intéressées depuis dix ans sur l'interprétation à donner à ces textes. Nous n'avons pas ici à entrer dans ces différends. Seules de nouvelles dispositions claires apporteront une solution juridique et financière aux problèmes. Il est un fait, les déficits cumulés s'élevant à 27 milliards ne pourront être absorbés que par une subvention directe ou indirecte.

On peut regretter que les documents financiers de la R. A. T. P. ne permettent pas de dresser deux bilans séparés l'un pour le métropolitain, l'autre pour le réseau routier, car les prix de revient sont différents suivant les lignes.

Transports routiers.

Avant l'intervention du décret du 12 novembre 1938 sur la coordination, le régime tarifaire était celui de la liberté totale.

A partir de cette date, un prix moyen minimum fut imposé pour les lignes parallèles à la S. N. C. F. et les taxis collectifs (environ 0,35 franc par voyageur-kilomètre).

Après le 21 octobre 1940, les circonstances imposèrent la fixation d'un prix limite pour tous les transports maintenus. Ce prix était déterminé par l'ingénieur des ponts et chaussées en fonction du prix de revient de chaque exploitation.

De 1945 à 1949 les tarifs ont été fixés pour l'ensemble des lignes.

Les exploitants furent libres d'appliquer ou non des réductions sociales, sauf pour les services de « remplacement » où ils furent tenus de les appliquer.

Le barème a varié en fonction de ces dispositions. Les tarifs retenus ont évolué ainsi: (1)

	Avec réduction.	Sans réduction.
13 août 1946.....	1,30 F le kilomètre.	1,20 F.
6 août 1947	1,50 F le kilomètre.	1,40 F.
30 décembre 1947.....	2,25 F le kilomètre.	2,10 F.
14 octobre 1948.....	2,75 F le kilomètre.	2,55 F.

Depuis 1949:

Un arrêté du 12 août 1950 a établi un taux national. Le préfet fixe le tarif pour chaque ligne, le concessionnaire ayant la possibilité de le majorer de 10 p. 100 ou de le diminuer de 20 p. 100, en fonction des servitudes particulières (profil des routes, taux de remplissage). Le taux de base national est de 3,40 francs par kilomètre dans les compagnies qui n'appliquent pas de réduction.

Pour 1955, les chiffres suivants ont été fournis:

Seine: 4,10 francs;

Seine-et-Marne: 4,30 francs (5,25 francs en 1957);

Marne: 5,10 francs (6,50 francs en 1957).

A titre de comparaison le kilomètre revenait en 1955 à 4,40 francs dans la Loire-Inférieure et 6,25 francs dans la Haute-Loire.

— la réglementation actuelle ne comporte aucune obligation pour les entreprises d'accorder des réductions à certaines catégories de travailleurs. Chaque compagnie suit en la matière sa politique. Habituellement, il n'y a pas de réduction pour les familles nombreuses. Lorsqu'elle est accordée elle est en général de 50 p. 100. Quant aux cartes hebdomadaires, la réduction varie de 20 à 35 p. 100, le taux de 50 p. 100 est exceptionnel.

— les transporteurs routiers doivent équilibrer leur budget. Il n'est donc pas possible de leur imposer, sans contrepartie, soit des services non rentables, soit des réductions de tarifs, auxquels sont astreints la S. N. C. F et la R. A. T. P., services publics.

Les recettes sont concurrencées par le développement des transports individuels. Dans les communes de la zone rurale, le propriétaire d'une automobile qui se rend à Paris emmène d'autres personnes qui souvent auraient payé tarif plein sur les lignes de transports.

Les subventions départementales (700.000 francs en 1937) ont été supprimées par le conseil général depuis la guerre. Leur rétablissement pour l'amélioration du service poserait de délicats problèmes en raison notamment:

1° De la rentabilité différente des lignes qui rend difficile le calcul du déficit réel;

2° De l'importance des sommes en jeu (un car revenant en 1955, pour un parcours de 80 à 100 kilomètres de 12 à 15.000 francs par jour;

3° De la différence des tarifs appliqués dont certains comportent et d'autres pas, des réductions à caractère social.

(1) Renseignements communiqués par le ministère des travaux publics.

A l'étranger.

En conclusion de cette partie concernant les tarifs, il a semblé intéressant d'établir quelques comparaisons (*), tant du point de vue du trafic que de la gestion, entre les trois grandes villes: Paris, Londres et New-York.

DÉSIGNATION	PARIS	LONDRES (1)	NEW-YORK
Nombre de voyageurs (2) (en millions)	2.022	3.910	1.777
Nombre d'agents	35.099	87.250	39.355
Proportion voy.-agents	57.690	44.860	46.675
Dépenses totales (en millions)	59.028	79.079	103.200
dont charges financières diverses (en millions):			
Intérêts et amortissements des capitaux empruntés	2.168	5.500	
Annuités de renouvellement	3.250		
Dotation du fonds de réserve	397		
Dépenses de personnel (en millions)	39.067	52.000	Non communiqué

(*) Au 1er janvier 1957.

(1) Le déficit du métro londonien s'élève à 5 milliards, dont quatre sont supportés au titre de charges en capital par le London Transport Executive.

(2) Chiffres cités dans le rapport de M. Chauvet à l'Assemblée nationale, n° 6561.

Il est maintenant nécessaire, car cela est particulièrement l'objet du rapport, d'examiner, d'une part, quelle peut être l'action sur les besoins, d'autre part, comment agir sur les moyens.

TROISIEME PARTIE

QUELLE PEUT ETRE L'ACTION SUR LES BESOINS ?

I. — Démographie de la région parisienne.

Après avoir dressé le tableau des inconvénients de la situation actuelle, à la fois pour les travailleurs et pour l'économie en général, il convient de s'interroger sur les remèdes possibles.

Peut-on vraiment agir sur les besoins ?

Il est une chose certaine, on ne peut attendre, dans l'immédiat, de résultats spectaculaires, tant en raison des habitudes prises qu'en raison de la multiplicité et de la diversité des intérêts en cause.

Mais au moins pour éviter que la situation ne s'aggrave dangereusement et pour tenter de dégager des solutions dans un délai relativement bref il est indispensable de chercher à évaluer les besoins futurs en essayant de déterminer l'évolution probable durant les prochaines années (jusqu'en 1965).

Voyons en premier lieu comment semble devoir évoluer la population active.

Reprenons les chiffres recensés concernant cette population.

Le tableau établi par l'I. N. S. E. E. (région parisienne) publié page 938, nous donne la situation en 1954.

Sur 3.728.500 travailleurs actifs de la région parisienne, 1.483.200 travaillent dans leur commune de résidence et 2.245.300 se déplacent régulièrement à l'occasion de leur travail.

Il convient de noter qu'une fraction importante des personnes actives classées dans la colonne « Autres départements » ne correspond pas à des alternances quotidiennes mais à des déplacements moins fréquents entre domicile et lieu de travail.

L'I. N. S. E. E. indique, en outre, que ce tableau comporte quelques erreurs inhérentes à ce procédé de sondage établi à l'aide d'un échantillon au 1/20 des feuilles de logement recueillies lors du recensement général de la population en mai 1954: les militaires et les étudiants n'ont pas été considérés comme actifs, par contre les personnes qui aident un parent ou un ami dans la gestion d'une entreprise sans être juridiquement salariées sont classées comme actives. En outre, toute personne dont la commune (ou à Paris l'arrondissement) de résidence est différente de la commune de travail, est considérée comme participant aux migrations alternantes.

En plus de ces erreurs « d'échantillonnage », il faut ajouter des erreurs « systématiques » dues au fait que certains documents (1,8 p. 100 en moyenne) se sont avérés inutilisables et au fait que certains autres ne précisaient pas l'arrondissement de travail dans Paris.

Quelle sera l'évolution probable de cette population active ? Globalement, elle sera fonction de l'emploi et de la population totale en âge de travailler. Supposons que le plein emploi soit maintenu. L'évolution sera seulement dépendante des variations de la population globale (excédent probable des naissances sur les décès, migrations provinciales principalement).

Elle sera aussi, en particulier, fonction des migrations de Paris vers les autres communes de la Seine et surtout vers la Seine-et-Oise, dans une mesure moindre la Seine-et-Marne et l'Oise.

Voici quelles sont les perspectives d'évolution de la population globale suivant des travaux de l'I. N. S. E. E. (région parisienne).

Evolution de la population de la région parisienne de 1954 à 1958.

(En milliers.)

DÉPARTEMENTS	RECENSEMENT 1954.	ÉVALUATION (2) 1er janvier 1954.	1er janvier 1955.	1er janvier 1956.	1er janvier 1957.	1er janvier 1958 (3).	Pourcentage d'augmentation 1958-1954.	Evaluation du 1er janvier 1960 (4).
Seine-Paris	2.850	2.862	2.892	2.924	2.964	3.000	4,8	3.072
Seine-Banlieue	2.305	2.313	2.346	2.384	2.433	2.470	6,8	2.554
Total	5.155	5.175	5.238	5.308	5.397	5.470	5,7	5.626
Seine-et-Oise	1.709	1.695	1.738	1.781	1.850	1.900	12,1	2.014
Seine-et-Marne	453	452	460	467	479	490	8,4	510
Oise (1)	435	434	441	448	457	465	7,8	»
(Dont cinq cantons)	109	109	110	112	114	116	6,4	121
Total région parisienne (y compris seulement les cinq cantons de l'Oise)	7.426	7.431	7.546	7.668	7.840	7.976	7,3	8.271
Total des quatre départements.	7.752	7.756	7.877	8.004	8.183	8.325	7,3	8.633

(1) Département entier; la région parisienne « officielle » comprend cinq cantons de l'Oise (Creil, Nanteuil-le-Haudoin, Neuilly-en-Thelle, Pont-Sainte-Maxence, Senlis) représentant environ le quart de la population du département.

(2) Après réintégration de certaines personnes non recensées en 1954 (militaires du contingent hors métropole en 1954) et compte tenu du mouvement naturel (naissances et décès domiciliés) et d'une estimation des migrations.

(3) Evaluation provisoire.

(4) En supposant constant le taux d'augmentation 58/54.

Dans quelle mesure cette évolution se poursuivra-t-elle jusqu'en 1965 ?

Considérons exclusivement la Seine et la Seine-et-Oise. La Seine-et-Marne et l'Oise sont ici négligées étant donné le chiffre de population plus faible.

L'excédent des naissances s'est élevé dans la Seine à 35.000 en 1955; 35.000 en 1956 et 37.000 en 1957. En Seine-et-Oise, il a été de 9.000 en 1955, 9.000 en 1956 et 10.000 en 1957.

En déduisant cet excédent de naissances de l'excédent de population tel qu'il apparaît au cours des années correspondantes dans le tableau ci-dessus, on peut, très grossièrement, estimer que les apports migratoires ont été dans la Seine de 35.000 en 1955, 54.000 en 1956; 36.000 en 1957 et en Seine-et-Oise de 34.000 en 1955; 60.000 en 1956; 40.000 en 1957.

Essayons d'établir une prévision au 1er janvier 1965; compte tenu des perspectives d'évolution naturelle de la population (sans les apports migratoires) établies par l'I. N. S. E. E., bulletin régional de statistique du deuxième trimestre 1957, il est prévu une augmentation de 16.000 habitants dans la Seine, du 1er janvier 1960 au 1er janvier 1965, de 34.000, dans la Seine-et-Oise. Supposons d'une part, un chiffre de migration nul, d'autre part un chiffre correspondant au pourcentage d'augmentation de 1954 à 1958, légèrement atténué pour tenir compte d'un effet, assez faible encore, de décentralisation (soit 3 p. 100 pour la Seine, 13 p. 100 pour la Seine-et-Oise en cinq ans).

Nous aurons les chiffres suivants: au 1er janvier 1965:

	Migrations nulles.	Migrations atténuées.
Seine	5.650.000	5.800.000
Seine-et-Oise	2.050.000	2.300.000

Il semble plus sage de retenir la deuxième hypothèse. Indiquons néanmoins qu'elle dépasse de 200.000 les prévisions du commissariat à la construction et à l'urbanisme pour la région parisienne.

Le chiffre de la population étant estimé à 4.950.000 dans la Seine, en 1939, et 1.400.000 dans la Seine-et-Oise, il y aurait depuis la guerre une augmentation de population, en 1965, de 17 p. 100 dans la Seine et de 65 p. 100 dans la Seine-et-Oise. Entre 1955 et 1965 le pourcentage d'augmentation serait de 6 p. 100 dans la Seine et de 33 p. 100 dans la Seine-et-Oise

Il est intéressant d'essayer de déterminer, du point de vue des migrations alternantes, quelle sera l'évolution probable de la population active.

On pense que par rapport à l'année 1955 (indice 100) la population âgée de quinze à soixante-quatre ans passera:

Dans l'Oise	à 100,5 en 1960	à 106,3 en 1965.
En Seine-et-Marne	à 100,5 en 1960	à 105,5 en 1965.
En Seine-et-Oise	à 99,5 en 1960	à 102,8 en 1965.
En Seine	à 97 en 1960	à 95,5 en 1965.
A Paris	à 97,6 en 1960	à 96,8 en 1965.

Et pour l'ensemble de l'agglomération parisienne prise au sens de l'I. N. S. E. E., les chiffres seraient: 96,7 en 1960 et 94,9 en 1965.

Etant donné l'écart relativement faible entre ces chiffres, l'apport migratoire probable principalement de personnes actives tendant à relever le pourcentage, il peut être raisonnablement estimé que la variation relative de population active serait du même ordre que la variation de la population totale (sauf profondes réformes concernant la scolarité et l'âge de la retraite, les obligations militaires, etc.)

Par ailleurs, sachant qu'un grand nombre de voyageurs arrivant dans les gares de Paris résident en Seine-et-Oise, il est curieux de rapprocher l'évolution du trafic global de la S. N. C. F. de celle de la population de Seine-et-Oise. Les pourcentages d'augmentation suivants sont à constater:

ANNÉES	AUGMENTATION du trafic de banlieue.	AUGMENTATION de la banlieue de Seine et Oise.
	Pourcentage.	Pourcentage.
1954	2,6	2,5
1955	2,2	2,5
1956	2,9	3,8
1957	3,5	2,7
Sur 4 ans	11,7	12,2

Ces dernières années donc, l'évolution du trafic de banlieue S. N. C. F. a été sensiblement la même que celle de la population de Seine-et-Oise, ce qui peut constituer une indication intéressante.

II. — Implantations probables de logement dans la région parisienne.

La commission des travaux publics, de la reconstruction et de l'urbanisme a communiqué à votre commission des documents permettant de constater que la construction de logements neufs s'est élevée dans la région parisienne, de la Libération au 31 décembre 1957 à 257.183 logements, soit 20 p. 100 de l'ensemble de la construction française pour une population de 7.500.000 habitants représentant 17 p. 100 de la population nationale. Pour la Seine, la construction a été de 158.216 logements ou 12 p. 100 de l'ensemble pour une population également de 12 p. 100.

A l'intérieur de la région parisienne, la population et par voie de conséquence la construction a tendance à se rassembler dans certains secteurs de banlieue situés aux confins de la Seine et de la Seine-et-Oise. La carte démographique de l'Ile-de-France prouve également que la population descend constamment des collines vers les vallées et surtout vers la cuvette parisienne.

Utilisons les données fournies par l'I. N. S. E. E., toujours pour la Seine et la Seine-et-Oise pour vérifier si les perspectives de la construction influencées par les débuts du plan d'aménagement, sont conformes aux prévisions démographiques:

LOGEMENT	1955	1956	1957
Permis de construire:			
Seine	57.672	65.416	53.540
Seine-et-Oise	24.580	36.171	37.932
Logements terminés:			
Seine	27.154	34.403	45.109
Seine-et-Oise	16.916	16.223	19.128

Rappelons que généralement il s'écoule deux ans entre l'octroi du permis de construire et l'achèvement de la construction et que certains permis ne sont pas utilisés.

Constatons que ces dernières années accusent une évolution différente entre la Seine et la Seine-et-Oise, évolution qui sera marquée davantage dans l'avenir par une progression relativement plus importante de la Seine-et-Oise.

Reprenons les chiffres de population, comparons-les aux chiffres des constructions.

Indiquons d'abord que suivant le recensement, en 1954, dans la banlieue de Paris, le nombre moyen de personnes par logement était de 2,73.

En 1955, dans la Seine, il y a eu 27.154 logements construits pour une augmentation de 70.000 habitants. Etablissons une liaison assez arbitraire mais suggestive entre ces deux chiffres. Le nombre moyen d'habitants nouveaux implantés est ainsi de 2,9 pour un logement construit. Dans la Seine-et-Oise, pour 16.916 logements et une augmentation de 43.000 habitants, le nombre moyen est 2,6

Pour 1956 et 1957, les résultats sont les suivants:

	SEINE		SEINE-ET-OISE	
	1956.	1957.	1956.	1957.
Logements construits	34.403	45.109	16.223	19.128
Augmentation de la population	89.000	73.000	69.000	50.000
Rapport	2,6	1,6	4,2	2,6

Une perspective d'ensemble de 75.000 logements terminés annuellement dans la région parisienne jusqu'en 1965, soit du 1er janvier 1958 au 1er janvier 1965, 600.000 logements d'une part, et une évolution de la population en augmentation de plus de 700.000 unités d'autre part, font ressortir un chiffre moyen de 1,2 habitant nouveau pour un logement construit, qui devrait permettre une amélioration dans les conditions de logements dans la région parisienne et n'est donc pas en contradiction avec les hypothèses formulées.

Passons des chiffres globaux à une étude plus systématique des implantations de nouveaux logements, et de leur desserte en transports publics.

Ces implantations ne seront pas réalisées, en général, à proximité de Paris — tant parce qu'il y a des difficultés pratiques que parce que la politique d'aménagement n'y tend pas, avec raison, et également parce que s'exercera, vraisemblablement si l'expansion continue, un attrait de plus en plus grand vers les banlieues tranquilles et verdoyantes.

Les possibilités de construction à proximité de Paris, à l'exception de la ceinture verte (à capacité limitée d'ailleurs) sont des plus restreintes. Ne parlons pas des constructions de logements à Paris: la libération des terrains nécessite une dépense de l'ordre de 200 à 300 millions l'hectare. Pour une densité moyenne de 150 logements à l'hectare, le prix des terrains peut atteindre 2 millions par logement. Il y aurait 118 hectares à récupérer dans Paris, soit 2.700 logements supplémentaires. Mais des avis divergents se sont fait entendre sur cette question. Il paraîtrait parfois possible de mieux utiliser la surface bâtie dans Paris et la banlieue immédiate, notamment en substituant aux petites maisons actuelles des immeubles plus élevés.

Actuellement des logements sont construits au gré des maîtres d'ouvrage, particulièrement en fonction des terrains disponibles, sous réserve du permis de construire. Un des objectifs de la politique d'aménagement est dans une certaine mesure de remédier au désordre.

III. — Les effets à court terme du plan d'aménagement.

Le Conseil économique a entrepris l'étude du plan d'aménagement de la région parisienne. Le présent rapport ne fait qu'effleurer le sujet afin d'essayer de déterminer une politique de transports.

Les objectifs du plan s'attachent entre les autres à lutter contre la centralisation excessive des industries dans la région parisienne, à remettre de l'ordre, à former certains pôles attractifs, des centres d'activités autour desquels se reconstitueront des complexes urbains ou groupements intercommunaux.

Dans cet esprit, il est prévu la création de grands ensembles. Deux tranches sont envisagées dont la réalisation, dans les circonstances actuelles s'échelonnerait au moins jusqu'en 1965.

Elles viseraient à la construction de 150.000 logements (soit un quart des 600.000 à construire). Il y a encore largement place pour l'initiative privée et également pour un certain désordre.

Les renseignements ci-dessous ne s'appliquent pas à l'ensemble du plan d'aménagement de la région parisienne mais seulement à l'état actuel de la construction compte tenu de l'implantation prévue des principaux ensembles.

Les plus fortes implantations (plus de 1.000 logements par commune) peuvent être indiquées suivant leur position géographique (1).

Plan d'aménagement de la région parisienne
(ensembles d'habitations) (2)

Liste des localités dans lesquelles plus de mille logements sont nouvellement construits, en construction ou projetés.

N. B. — Le tableau ne fait pas état des constructions individuelles ou petits ensembles.

SEINE

Nord.		*Sud.*	
Aubervilliers, Pantin, Bobigny	5.000	Alfortville	2.000
La Courneuve	4.000	Antony (Massy)	2.000
Drancy	3.000	Arcueil	1.600
Gennevilliers	3.500	Bagneux	7.000
Saint-Denis	6.000	Bonneuil	2.000
Stains, Pierrefitte	9.000	Chatenay-Malabry (plus enseignement supérieur)	5.000
Villeneuve-la-Garenne	4.000	Choisy-le-Roi	3.000
		Créteil	14.000
		Fontenay-aux-Roses	1.000
		Fresnes	2.600
		Plessis-Robinson	5.700
		Villejuif	2.000
		Vitry-sur-Seine	8.000
		Massy	6.000
		Châtillon-sous-Bagneux	1.500
		Cachan	2.000
Est.		Sceaux	1.500
Bondy	6.000		
Rosny	3.000	*Ouest.*	
Fontenay-sous-Bois	9.000		
Montreuil	4.000	Nanterre	4.000

(1) Le tableau ci-après ne comprend que les grands ensembles (un quart environ des constructions).

(2) Renseignements communiqués par le ministre du logement.

SEINE-ET-OISE

Nord.		*Sud.*	
Epinay, Saint-Gratien	7.000	Athis	1.000
Blanc-Mesnil	2.000		
Enghien	2.000	*Ouest.*	
Garges-les-Gonesse	3.500		
Sarcelles	8.000	Achères	1.500
Sevran-Villepinte	12.500	Argenteuil	8.000
Villiers-le-Bel, Gonesse (abords gare)	3.500	La Celle-Saint-Cloud	2.500
Ermont	1.500	Poissy	2.000
Taverny, le Plessis-Bouchard	2.000	Rueil	5.000
		Saint-Germain	2.000
Est.		Saint-Cloud, Boulogne	4.200
		Sèvres	1.000
Clichy-sous-Bois	7.500	Marly-le-Roi	2.000

Jusqu'à présent, la coordination entre les maîtres d'ouvrage et les représentants des services publics, notamment les transporteurs, n'a pas été parfaite, surtout dans les débuts. Il y a lieu notamment de signaler l'absence si regrettable de coordination entre les projets de travaux publics, la construction des équipements collectifs de toute nature nécessaires à la vie sociale et la construction des grands ensembles. Il serait opportun que les diverses dispositions dans ce sens, prévues par la loi-cadre du 7 août 1957 soient mises en vigueur.

Il y a paraît-il, maintenant, lors de la préparation des projets, des conférences entre les autorités qui ont des intérêts à différents titres dans les constructions d'ensembles (1). Mais elles ont lieu assez tardivement. Il est arrivé qu'elles se sont tenues lorsque le plan même était définitivement au point. Il ne fait pas de doute que cette coordination doit être améliorée.

IV. — L'évolution prévisible de la demande.

D'ores et déjà, en fonction simplement du tableau des implantations ci-dessus qui ne comprend pas, rappelons-le, l'ensemble des logements prévisibles, loin s'en faut, comment peut-on estimer qu'évoluera la situation de la demande de transport dans les différents secteurs en supposant qu'une offre d'emplois nouveaux, assez faible d'ailleurs, n'aura sensiblement pas de répercussion sur les migrations (2).

Rappelons d'abord parmi les difficultés présentes qui restent encore sans solution: les bouchons établis aux heures de pointe, créant des attentes parfois considérables aux terminus d'autobus, par exemple au pont de Neuilly, à la porte de Champerret, au carrefour Pleyel, à la porte de la Villette, à l'église de Pantin, à Saint-Mandé, au château de Vincennes, à la porte d'Italie, à la porte d'Orléans, à la mairie d'Issy — le chargement des trains S. N. C. F. et métropolitains à 115-120 p. 100 et des difficultés rencontrées dans le métropolitain entre l'Hôtel de Ville et la Bastille, Réaumur et la gare du Nord — l'évolution suivante peut être prévue:

Secteur Nord

Saint-Denis, Stains, Deuil, Garges, Sarcelles, Villiers-le-Bel. — La population active prévisible nouvelle (environ 40.000) exigera un effort de la R. A. T. P. en autobus de rabattement sur la ligne de métro au carrefour Pleyel ou prolongée, mais l'électrification de la ligne gare du Nord—Orry-la-Ville permettra une desserte satisfaisante par chemin de fer avec une transformation radicale des horaires et fréquences actuelles.

(1) Pour l'aménagement du rond-point de la Défense, un établissement public a été créé comportant les représentants des collectivités intéressées (cf. *J. O.* du 10 septembre 1958).

(2) Les difficultés de satisfaire cette demande croîtront vraisemblablement dans les prochaines années. Elles tendront à diminuer dès que l'offre de logements deviendra normale et qu'ainsi la population active aura la possibilité de venir habiter à proximité de son lieu de travail.

Enghien, Gennevilliers, Villeneuve-la-Garenne (15.000) imposeront un effort de la R. A. T. P. et un aménagement sérieux des services S. N. C. F. sur la ligne gare du Nord—les Grésillons—Ermont.

Taverny, le Plessis-Bouchard, Franconville (4.000) demanderont vraisemblablement à la S. N. C. F. une amélioration des services existants.

Aubervilliers, la Courneuve, Drancy, Blanc-Mesnil (20.000) fourniront une clientèle pour la R. A. T. P., les dessertes S. N. C. F. étant trop éloignées.

Sevran (20.000) trouvera une desserte S. N. C. F. électrifiée vraisemblablement satisfaisante.

SECTEUR EST

Bondy, Clichy-sous-Bois, Rosny (25.000) poseront des problèmes de coordination. La desserte privée actuelle insuffisante devra faire place à une meilleure desserte de rabattement sur le métro R. A. T. P. et éventuellement sur un réseau S. N. C. F. (électrifié sur Paris—Strasbourg, insuffisamment desservi sur Paris—Bâle).

SECTEUR SUD-EST

Bonneuil (3.000) fera appel à la R. A. T. P. ou à Paris—Bastille.

Créteil (20.000) pose des problèmes qui ne paraissent pas résolus, exigera un effort important de la R. A. T. P. (autobus en attendant une éventuelle desserte ferroviaire).

SECTEUR SUD

Alfortville, Choisy-le-Roui, Vitry-sur-Seine (22.000) bénéficieront d'une meilleure desserte R. A. T. P. et S. N. C. F., suffisantes, semble-t-il.

Villejuif (3.000) devra être établi par des liaisons autobus.

Arcueil, Bagneux, Fontenay-aux-Roses, Châtenay-Malabry, Antony, Passy, Fresnes (40.000) accableront la ligne de Sceaux surchargée et imposeront un effort important en autobus. Le plan quinquennal a prévu l'extension de la voie ferrée de Robinson jusqu'à Châtenay-Malabry.

SECTEUR OUEST

Argenteuil (12.000), dans une large mesure, surchargera la ligne S. N. C. F. sur Saint-Lazare.

Achères, Poissy (5.000) d'une part, Nanterre, Rueil, Saint-Germain (17.000) d'autre part, accroîtront aussi la clientèle de la S. N. C. F. sur Saint-Lazare, mais exigent d'ores et déjà une station nouvelle à Nanterre et des lignes d'autobus mieux aménagées.

Enfin, pour Saint-Cloud, la Celle-Saint-Cloud, Sèvres (12.000) des travaux sont en cours afin d'éviter la saturation des lignes S. N. C. F.

Il peut être ajouté, sans crainte de se tromper, que les constructions achevées, compte tenu des arrivées massives nouvelles au pont de Neuilly et sur certains points de la capitale ou sur certaines lignes de métro déjà surchargées au moment des pointes: gare Saint-Lazare, gare du Nord, lignes 1, 4 et 9, se dégage des besoins précisés par les lignes précédentes, une absolue nécessité entre autres de jeter des bases sérieuses de liaisons « express » Nord-Sud, Est-Ouest et de décharger Saint-Lazare.

V. — L'expansion industrielle. — La décentralisation administrative.

Si l'on examine l'expansion industrielle, on s'aperçoit que l'expansion démographique de Paris et des communes limitrophes se trouvant limitée, les mouvements migratoires de Paris vers sa banlieue ne risquent guère de se développer.

Par contre, l'évolution générale déjà intervenue, en cours, ou à intervenir, des communes de la zone suburbaine, laisse deviner un accroissement considérable des mouvements de voyageurs entre la banlieue éloignée de Paris et sa zone industrielle.

En outre, la création de zones industrielles dans la banlieue lointaine déterminera de nouveaux courants de voyageurs ou amplifiera ceux qui existent et des liaisons intercommunales s'imposeront.

Le secteur considéré comportera des implantations supplémentaires d'établissements publics et d'intérêt général génératrices d'importants mouvements de voyageurs.

Ainsi par exemple, Bagneux, avec 7.000 logements neufs, quadruplera sa population au moment même où un aménagement industriel pourra employer 2.500 ouvriers.

Clamart doit voir l'implantation d'un cimetière intercommunal et d'un lotissement industriel.

Il apparaît important d'appliquer les décrets de 1955, mieux, d'augmenter leur portée afin que n'échappent pas à leur contrôle les implantations d'installations industrielles ou commerciales, particulièrement celles qui occupent de 10 à 50 ouvriers.

Des difficultés se feront jour quant à la réalisation d'une décentralisation administrative — malgré les travaux entrepris par une commission spéciale, les résultats obtenus sont pratiquement nuls. Bien au contraire de nouvelles installations sont prévues.

Ainsi, par exemple, en ce qui concerne simplement la politique scolaire, en dehors des implantations nécessaires de 8.000 classes nouvelles dans la région parisienne, il est prévu la création à Paris d'une maison des sciences humaines, l'extension du Collège de France et des écoles normales supérieures de Saint-Cloud et Fontenay. A Clamart sera installée une école normale supérieure d'enseignement, etc.

Cela nous conduit à formuler quelques propositions concernant les constructions scolaires — particulièrement les cours complémentaires, les lycées et collèges. Ces dernières devraient être implantées dans les secteurs les plus peuplés afin d'éviter les déplacements de leur population. Accessoirement il y aurait intérêt à ce que les déplacements inévitables permettent l'utilisation de moyens de transport circulant quasiment à vide, dans le sens opposé aux courants généraux de migrations journalières.

VI. — La réduction des pointes.

Lors des chapitres précédents l'accent a été mis sur ce problème important. Certains espèrent qu'une large action peut être menée pour remédier aux inconvénients présents. Gardons-nous en cette matière d'ambitions démesurées, examinons d'un peu plus près comment se présentent les données du problème.

Le travail par équipes.

Que penser d'une première solution: le travail en équipe ?

Il résulte de l'avis de la commission des affaires sociales que ce mode de travail est généralement limité à de très grosses entreprises. La multiplication de cette méthode se heurte souvent à l'insuffisance numérique des cadres techniques.

En raison de la législation en vigueur (interdiction du travail de nuit pour les femmes) et surtout des incompatibilités avec la vie familiale que ce mode de travail implique, la commission des affaires sociales a donné un avis défavorable à son extension quand il n'y a pas fondamentalement nécessité.

La journée continue avec interruption de courte durée ou pauses.

Il s'agit d'une question infiniment complexe car en résumé, elle touche:

1° A l'organisation du travail:

Ainsi par exemple, à l'intérieur des entreprises industrielles: la plupart sont actuellement organisées pour une répartition égale du travail de 8 heures dans la journée avec une interruption pour le travail de midi: la journée continue entraînerait certaines modifications dans l'organisation du travail et de l'entreprise elle-même.

2° A la physiologie :

Les études ont été faites à ce sujet. Les conclusions dépendent de nombreux facteurs mais surtout des conditions propres du travail, de la tension nerveuse ou de la fatigue physique qu'il exige.

Les industriels du groupement de Saint-Denis estiment que l'arrêt du travail à midi constitue une détente nécessaire propre à maintenir la productivité et à éviter l'asservissement de l'ouvrier à la machine.

La modification du rythme des phases de repos et des phases de travail pourrait aggraver la fatigue nerveuse des individus. Le bruit causé par certaines machines travaillant sans interruption peut troubler la quiétude des habitants d'un quartier.

3° A la psychologie française :

L'habitude de se retrouver, parents et enfants, pour le principal repas au milieu de la journée, est bien ancrée chez nombre de Français, notamment chez les mères de famille.

Une enquête effectuée en 1954 a donné les chiffres suivants (1) :

Lieu où est pris le repas de midi (1).

COMMUNE DE RÉSIDENCE	A DOMICILE	RESTAURANT	CANTINE	CASSE-CROUTE ou gamelle.	PERSONNES nourries par l'employeur.	AUTRES	TOTAL
Plus de 150.000 habitants	78,9	5,4	3,9	9,3	1,8	0,7	100
Paris-Ville	60,3	8,0	12,3	15,9	1,9	1,6	100
Paris-Banlieue (2)	50,1	6,0	19,6	21,7	1,9	0,7	100

(1) *Bulletin mensuel de statistique* (supplément octobre 1954).

(2) Agglomération parisienne et zone suburbaine de Paris (ville de Paris, communes limitrophes et certaines communes de Seine-et-Oise et Seine-et-Marne).

4° A la vie familiale :

Une modification des horaires de travail risque d'avoir des incidences importantes et néfastes dans les familles où le mari et la femme travaillent dans des entreprises différentes.

5° A l'organisation du travail scolaire :

Les horaires de travail ne concordent déjà pas avec les horaires scolaires. La journée continue risque d'accroître encore ce décalage et les enfants seront davantage livrés à eux-mêmes.

Beaucoup d'établissements scolaires ne sont pas équipés pour recevoir des enfants en internat (3.000 places manquent) ni même en demi-pension. Un effort est tenté en ce sens à Savigny, sur 1.300 élèves, 1.000 prennent leur repas de midi au lycée, M. l'inspecteur général Jacob estime qu'en banlieue, la moitié des élèves sont demi-pensionnaires.

6° A l'implantation des logements par rapport aux lieux de travail :

La pénurie actuelle de logements oblige les travailleurs à se loger où ils peuvent.

Mais la commission des affaires sociales du conseil économique signale que l'augmentation de la toxicité de l'air dans l'agglomération parisienne sera un facteur incitant de plus en plus les habitants à chercher, fût-ce loin de leur travail, un air moins vicié.

7° A des réformes dans les services en liaison avec le public en vue d'une meilleure utilisation des hommes et du matériel pour un meilleur service de la collectivité.

8° A la législation et à la réglementation en vigueur :

On a pu indiquer par exemple que la prolongation des heures de travail dans les grands magasins risquerait de contrevenir aux dispositions actuelles du décret du 31 décembre 1938 limitant à onze heures l'amplitude de la journée de présence du personnel et que pour changer les heures d'ouverture et de fermeture des bureaux d'enregistrement, il faudrait modifier une loi de frimaire, an VII, etc.

***

La question de la journée continue est plus que jamais d'actualité. On semble s'y acheminer, mais, que le souci social ne quitte pas ses instigateurs ! Certaines solutions envisagées se heurtent d'ailleurs irrémédiablement à ce souci social, ainsi par exemple, lorsque certains préconisent que les services publics soient principalement ouverts dans la seconde partie de la journée, de midi à dix-neuf heures par exemple, il faut souligner notamment à l'égard du personnel féminin les graves sujétions d'un tel service bien connues des agents des P. T. T. l'exerçant par équipes avec retour chez soi entre vingt et vingt et une heures à l'heure où les enfants doivent être au lit.

L'application de la journée continue permettrait selon certains de gagner une heure le soir pour une grande partie de la population, et entraînerait ainsi un « écrasement » sensible de la pointe. D'autres sont moins optimistes ; les trains sont actuellement emplis à 115/120 p. 100 de leur capacité entre dix-huit et dix-neuf heures ; ils devraient être toujours aussi nombreux et par ailleurs, il faudrait davantage de personnel entre seize et dix-huit heures.

Les heures de rentrée de la population active se trouvent être naturellement entre seize et dix-neuf heures. S'il est inconcevable d'échelonner les heures d'entrées et de sorties dans les entreprises entre zéro et vingt-quatre heures, disons cependant qu'une certaine pratique de la journée continue en accord avec les salariés intéressés, conjointe à certaines retouches dans les entrées et sorties, n'est pas à rejeter systématiquement, elle peut vraisemblablement permettre des économies et une meilleure distribution des moyens de transport, dans une marge relativement étroite mais non négligeable.

La commission des affaires sociales a formulé à ce sujet un avis inséré en annexe du rapport.

Les décalages d'horaires.

Il a été récemment beaucoup fait allusion aux « décalages d'horaires ». La commission des transports a étudié ce problème.

L'éducation nationale le pratique d'ores et déjà dans les établissements du second degré. A Paris et en banlieue, les directeurs d'établissements ont toute latitude pour aménager l'horaire d'entrée, en fonction des moyens de transport.

C'est ainsi que les établissements proches de la gare du Nord ont pu faire varier de huit heures trente à huit heures leur heure d'entrée pour tenir compte des modifications d'horaires S. N. C. F. ; le même cas s'est produit à Coulommiers.

Mais sur le plan scolaire, relativement limité néanmoins, il semble qu'un décalage d'une demi-heure soit le maximum compatible avec les horaires actuels.

A Strasbourg, un décalage d'un quart d'heure dans l'heure de sortie a donné d'excellents résultats dans la résorption de la surcharge des tramways à l'heure de pointe du déjeuner.

Pour le secteur industriel, une expérience est en cours dans la « boucle de Gennevilliers » en accord entre l'E. D. F., la R. A. T. P., la S. N. C. F. Il s'agit de 60 à 65.000 ouvriers dont la sortie doit être échelonnée suivant le rythme des moyens de transport.

A Saint-Ouen, le groupement des entreprises a aménagé ses horaires en liaison avec la R. A. T. P.

Dans le secteur commercial, une expérience a été tentée en Belgique avec succès (certains magasins demeurant ouverts jusqu'à vingt-trois heures ; quelques essais dans le même sens ont été signalés à Paris. Les grands magasins ont en outre décidé, sans l'accord des organisations syndicales ouvrières,

d'ouvrir seize lundis par an de treize heures trente à dix-neuf heures trente, avec deux équipes travaillant l'une de treize heures trente à dix-huit heures trente, l'autre de quatorze heures trente à dix-neuf heures trente.

D'autres activités « de création » envisagent de demeurer ouvertes certains soirs dans certains quartiers.

Enfin, dans d'autres secteurs:

Les compagnies d'assurance pratiquent dans leur siège parisien la journée continue. La durée de l'horaire du déjeuner varie de quarante-cinq minutes (20 p. 100) à une heure trente (25 p. 100), la majorité (55 p. 100) de ces compagnies accordent une heure.

L'expérience a été semble-t-il bien admise par le personnel surtout « banlieusard ». Toutefois les compagnies qui avaient accordé moins de trois quarts d'heure pour le repas de midi, ont dû revenir à ce chiffre.

Il est de toutes façons souhaitable que ces modifications, juxtaposant ou non dans les conditions prévues précédemment, la journée continue avec un décalage limité d'horaire, soient effectuées sur une base à la fois locale et interprofessionnelle, en tenant compte de la situation géographique des lieux considérés. Elles exigent l'avis favorable du personnel auquel il s'applique, qui doit être intéressé à toute mesure sur ce plan. Souhaitons que des résultats non négligeables soient le fruit d'expériences coordonnées.

Le travail à mi-temps.

Enfin le travail à mi-temps est également préconisé pour « écraser » les pointes.

A ce sujet, la commission des affaires sociales déclare qu'il faut « pour la femme mariée la possibilité réelle de choisir entre la présence au foyer ou le travail extérieur avec un développement de formules telles que le travail à mi-temps ».

Cette formule qui a déjà fait l'objet de nombreuses propositions mériterait d'être très approfondie, ce qui ne peut être fait dans le cadre de ce rapport. On ne peut également pas spéculer sur les résultats d'une telle méthode en matière de transport.

Ajoutons que la commission des affaires sociales a enfin fait observer que « l'inclusion de clauses de salaire garanti dans les conventions collectives faciliterait les mutations de travaux et les efforts de rapprochement de celui-ci du lieu de domicile ».

⁂

De toute façon, il ne faudrait pas accorder une valeur magique aux conséquences immédiates de l'étalement des pointes. L'économie théorique d'un écrêtement de 10 p. 100 que nous pensons très difficile à réaliser, s'élèverait suivant les techniciens à 10 milliards. En pratique, elle serait nulle dans l'immédiat car le personnel et le matériel nécessaires au service des pointes sont actuellement présents. C'est sur leur renouvellement que porterait l'économie. Il faut toutefois remarquer que certains travaux devenus urgents à la R. A. T. P. (notamment l'amélioration des accès aux quais) pourraient être retardés. De même la réduction progressive du nombre des autobus ainsi déterminée pourrait se traduire par la suppression de dépôts à plus ou moins longue échéance.

C'est donc sur les investissements et non sur le fonctionnement que l'étalement des pointes ferait sentir des effets satisfaisants

En ce qui concerne le personnel transporteur, l'incidence serait faible sur le réseau métropolitain car les pointes sont suffisamment resserrées pour que le personnel en service le matin puisse être utilisé le soir sans que l'amplitude de son service dépasse les douze heures trente fixées par la convention collective.

Sur le réseau de surface, la situation est différente, car les pointes de trafic sont plus écartées. Leur étalement accroîtra l'amplitude du service de chaque agent, qui, en dépassant vraisemblablement les limites autorisées par la convention collective, obligerait à recruter de nouveaux agents.

Il est probable que le même phénomène se produirait tant à la S. N. C. F. que sur les transports routiers.

L'occasion nous est donnée ici de souligner la sujétion de certains services établis pour satisfaire aux exigences des pointes mais très pénibles pour le personnel.

Par contre, des économies de carburant substantielles seraient réalisées par la suppression des embouteillages.

Sans compter, naturellement, le bien-être des intéressés.

⁂

Conclusions.

De ce chapitre sur l'évolution probable de la demande, il apparaît que la politique globale de construction et, par voie de conséquence, des transports de banlieue, ne peut encore être orientée d'une manière suffisante par les directives de construction de l'aménagement de la région parisienne lorsque le rapport de réalisation de logements est de 1 pour ceux répondant aux objectifs de l'aménagement et de 3 pour ceux construits au gré des circonstances et des possibilités de chacun, et cela à échéance de plusieurs années. Au moins jusqu'en 1965, la situation désordonnée présente sera aggravée particulièrement en fonction des migrations de travailleurs vers une banlieue vraisemblablement de plus en plus éloignée, partiellement mieux desservie par la poursuite de l'électrification par la S. N. C. F.

Il est cependant évident que seule une large politique de construction pourra avoir des effets importants; tant que le nombre de logements sera insuffisant et tant qu'une politique rationnelle d'aménagement ne sera pas mise en application, la demande de transport s'amplifiera.

Dès l'instant où le logement se trouvera plus facilement, les mutations s'opéreront, des travailleurs se rapprocheront de leur lieu de travail.

Quant au problème des pointes, la journée continue, utilisée progressivement — corrélativement à des rajustements d'horaires avec la pleine approbation des salariés intéressés — pourrait semble-t-il permettre une atténuation des pointes, et plus particulièrement de celle du soir la plus sensible.

QUATRIEME PARTIE

COMMENT AGIR SUR LES MOYENS

I. — L'étude systématique des besoins. — L'aménagement.

Les chapitres précédents ont abondamment démontré l'insuffisance des moyens face à une demande qui s'accroît quasi fatalement de jour en jour.

Il faut donc développer les moyens tout en ne négligeant pas l'action partielle et l'action plus importante de longue haleine, qui pourraient être entreprises sur la demande, les besoins. Mais il est également apparu que ces besoins étaient actuellement mal connus dans le détail et difficiles à saisir dans leur évolution. Si l'on veut développer les moyens, à bon escient, il importe donc de mettre de l'ordre et en même temps de connaître le plus exactement possible l'évolution des besoins convenablement précisés. Cette première exigence est une exigence d'aménagement de la région parisienne.

Cet aménagement, particulièrement en matière de transports, aura à réunir les éléments de base nécessaires pour la définition de sa politique de transports.

Il est absolument indispensable, sur ce plan, que soient précisément connus et observés avec continuité:

1° Les courants et l'importance des migrations alternantes;

2° Les migrations à l'intérieur du pays et dans la région parisienne (autrement que par l'intermédiaire des changements de cartes d'électeurs);

3° Les implantations industrielles, commerciales et d'administrations;

4° L'évolution de la main-d'œuvre et de ses conditions de travail;

5° Les moyens de transport individuel;

6° Les effets économiques des pointes,

par des liaisons plus étroites entre l'I. N. S. E. E.; l'I. N. E. D., les services statistiques du travail, de la S. N. C. F., de la R. A. T. P. notamment, et des enquêtes statistiques qui seraient rentables par les économies qu'elles pourraient entraîner à plus ou moins longue échéance, notamment en matière d'investissements, tant en logements qu'en équipements des services publics.

Ces enquêtes devraient être complétées, en liaison avec le C. N. R. S., par des enquêtes sociologiques concernant les rapports entre le logement, le lieu de travail, les désirs des salariés en matière de logements, etc., études permettant de mieux dégager les tendances naturelles non négligeables dans la conduite de cette politique.

Connaissant mieux les besoins, l'aménagement poursuivra les études concernant les transports qui ne seront plus « effectués en ordre dispersé » mais en meilleure coordination avec les collectivités administratives et les services publics intéressés.

Parallèlement à cette étude des besoins, il est nécessaire de dresser un plan précis des moyens. Ce pourrait être la tâche d'une commission officielle qui devrait être mise en place rapidement. Elle aurait pour but de coordonner les activités des services du plan, de l'aménagement de la région parisienne, de l'organisme chargé des transports dans la région parisienne, des transporteurs eux-mêmes. Des représentants de la population active et des activités économiques et sociales devraient participer à ces travaux.

L'harmonisation du programme des grands travaux « jamais faite jusqu'à maintenant » exigera sur le plan de la région parisienne, entre autres, la création d'une autorité morale incontestée. Ce qui nous amène à étudier au premier point de cette dernière partie: l'office des transports parisiens.

II. — L'organe d'action.

L'organisation des transports parisiens est actuellement régie par les dispositions de la loi du 21 mars 1948.

Ce texte prévoyait la création:

a) D'un office régional des transports parisiens habilité à prendre ou à proposer toutes les décisions relevant de l'autorité publique qui concernent les transports en commun de voyageurs, dans l'étendue de la région comprenant:

— la totalité du département de la Seine;

— les communes des départements de Seine-et-Oise et Seine-et Marne desservies par les lignes concédées ou affermées antérieurement à la Compagnie du chemin de fer métropolitain ou à la Société des transports en commun de la région parisienne;

— les communes des départements de Seine-et-Oise, Seine-et-Marne et Oise qui seront désignées par décrets... »;

b) D'une régie autonome des transports parisiens (R. A. T. P.) chargée d'exploiter toutes les lignes (souterraines et de surface) de l'ancienne Compagnie du métropolitain et de la S. T. C. R. P. (la S. N. C. F. conservant l'exploitation de ses lignes de banlieue, sauf certains transferts à la R. A. T. P.) et des transporteurs publics routiers de voyageurs agréés exploitant un certain nombre de lignes de cars à grande distance.

Ainsi qu'il est indiqué dans l'exposé des motifs du projet de loi visant à la réorganisation de l'office des transports parisiens, l'application des dispositions légales a souligné des imperfections:

1° La répartition des attributions entre le conseil d'administration de la régie autonome et l'assemblée générale de l'office est telle qu'aucun des organismes n'a la responsabilité de l'équilibre financier: c'est le conseil d'administration de la R. A. T. P. qui arrête le budget, l'office ne donnant qu'un avis, mais le conseil d'administration n'a aucun moyen d'action sur les recettes puisque les tarifs échappent à sa compétence. L'office, de son côté, fixe les tarifs mais n'exerce aucun contrôle sur les dépenses;

2° Aucun moyen légal ne permet pratiquement de combler le déficit;

3° La coordination est imparfaitement assurée tant pour l'exploitation des services existants que pour l'étude et la réalisation des programmes d'extension.

Ces critiques ont été confirmées au cours des diverses auditions.

Un problème grave est celui posé par le déficit croissant de la R. A. T. P. qui hypothèque très lourdement l'organisation des transports parisiens, mais nous soulignons ici la question propre de l'office régional des transports parisiens qui n'a pas pu devenir l'autorité régionale en matière de transports. Faute d'autorité réelle, actuellement aucun projet précis concernant les liaisons « express » n'a pu être mis au point; le problème du financement de l'électrification de la ligne de Vincennes n'est pas réglé, etc.

Pour remédier à la situation présente sur ce plan certains voudraient donner davantage de pouvoirs à l'office, d'autres proposent une refonte complète du système notamment par la création d'un syndicat des collectivités internes. Une ordonnance est en préparation à ce sujet.

Sans doute, les textes de 1948 qui étaient le résultat d'un compromis difficile à l'époque ont-ils besoin d'être assez sérieusement revus à la lumière de l'expérience, mais il ne semble pas que la solution du problème soit uniquement juridique, c'est-à-dire qu'un nouveau texte suffise à faire disparaître toutes les difficultés actuellement rencontrées et notamment le déficit des transports parisiens.

Votre commission estime que la politique de ces transports doit être animée, mise au point et coordonnée sous l'autorité d'un organisme jouissant de la personnalité morale, du pouvoir concédant, disposant de moyens suffisants pour réaliser les investissements nécessaires, pour pourvoir à leur financement, un organisme capable d'exercer la coordination.

Il est évident que corollairement l'équilibre financier de l'exploitation du transport doit être assuré; nous y reviendrons.

Par ailleurs, votre commission n'a pas voulu approfondir l'étude de la structure juridique de l'organisme d'action et par voie de conséquence sa composition, ce qui aurait mérité une étude particulière.

III. — Les grandes tâches.

Un plan de transports, élaboré en fonction de certains principes, guidés par l'intérêt général, coordonnant efficacement et les moyens et l'activité des divers modes de transports, serait ainsi mis au point par une organisation appropriée. Le programme, l'échéancier des travaux à longue, moyenne et courte échéances, seraient établis en liaison avec les services du plan, dans la région parisienne.

Quels pourraient être les principes d'organisation ? Jusqu'à ce jour, les transports de banlieue, comme le reste se sont développés un peu anarchiquement. Les lignes ferrées de la S. N. C. F. se sont généralement superposées sur les lignes à grandes distances, celles de petite et de grande ceintures ne sont plus utilisées pour les voyageurs. Certaines lignes du métropolitain ont poussé des points dans la toute proche banlieue. Au contraire, les lignes d'autobus ont été écartées du centre, projetées vers la périphérie.

Les transports individuels, à Paris, notamment, embouteillent journellement la circulation et le développement de ces derniers n'est plus possible. Les déplacements de personnes augmentant considérablement, tout est résolu dans l'improvisation et entraîne, nous l'avons vu, des pertes de temps aussi bien pour l'économie individuelle que pour l'économie nationale dans des conditions incommodes et inconfortables.

Les exigences des transports ont été définies dans l'ordre suivant: sécurité, rapidité, fréquence, confort, commodité.

Dans le cadre des données d'infrastructure et de moyens existants, des perspectives financières, il semblerait que ces exigences seraient respectées en élaborant les grandes directives suivantes de programme:

Les conditions d'arrivée ou de départ dans les secteurs industriels et d'affaires doivent être réalisées dans le minimum de temps pour la masse; cela présuppose la priorité au service public, en premier lieu au rail (S. N. C. F. et métro) et notamment à l'électrification; en second lieu, aux autobus ou autocars chargés d'une part de desservir les voies routières radiales à l'écart des voies ferrées, d'autre part de rabattre les habitants des agglomérations isolées sur les transports par fer (aussi bien à proximité qu'aux extrémités de la région d'agglomération parisienne); les moyens individuels ne seraient pas dissociés des moyens des services publics mais conjugués.

Rappelons, à l'appui de ces lignes, qu'un train peut contenir, à 100 p. 100, de 188 à 330 voyageurs par voiture, qu'une rame de métropolitain à cinq voitures à 100 p. 100 contient 570 places (pour un débit de 20.000 personnes à l'heure), qu'un autobus comportant 55 à 65 places tient une place dix fois moins importante que les voitures privées transportant le même nombre de personnes.

En conséquence, dans les très grandes lignes, l'électrification de la banlieue S. N. C. F. devrait être poursuivie en priorité, la mise au point d'un réseau souterrain express de métropolitain ne devrait souffrir aucun retard, les lignes actuelles les plus chargées devraient être modernisées. Les routes ayant à faire face à un grand trafic devraient être aménagées ou créées dans les meilleurs délais, les limites de la région des transports parisiens coïncideraient avec les limites de l'agglomération parisienne.

Le programme devrait être déterminé et exécuté en parfaite coordination entre les services du plan, de l'aménagement, de l'organisme chargé des transports dans la région parisienne et les transporteurs eux-mêmes. Il doit être mis au point par une commission officielle comportant entre autres une représentation de la population active qui se mettra au travail immédiatement et proposera les tâches prioritaires à accomplir sans délai. Il est bien évident que cette commission proposerait également les moyens de financement dont il sera parlé ultérieurement dans ce rapport, et suggérerait les réformes de procédure indispensables.

IV. — **Les installations.**

La réalisation de ces grandes lignes, en fonction de la situation présente, des possibilités matérielles et financières limitées pourraient apparaître ainsi :

a) *Les voies ferrées :* électrification, extensions.

L'ensemble du réseau de banlieue S. N. C. F. serait électrifié pour 1965.

Les deux voies de métropolitain express devraient faire l'objet d'un projet précis, élaboré dans le minimum de temps et réalisé pour 1975.

Il n'appartient pas au Conseil économique de préciser dans les détails ce que seraient ces voies express.

Ces deux lignes prendront-elles la forme de liaison Nord-Sud et Est-Ouest avec point d'intersection au Châtelet ou prendront-elles la forme d'hyperboles avec intersections à deux endroits au centre de Paris ?

L'étude précise des courants et des débits de migration, ainsi que de leurs conditions, devrait être à la base des décisions ; elle permettrait, d'une part de préciser les origines des voies, d'autre part de tracer le trajet optimum pour le service le plus rapide du plus grand nombre de voyageurs, au niveau de rentabilité le meilleur. Quant au problème de gabarit de ces voies, c'est une question technique à résoudre.

On peut cependant se permettre, d'ores et déjà, d'indiquer que la branche du Pont-de-Neuilly à la Défense paraît devoir s'imposer. De même, les principales gares semblent également devoir être intéressées directement par le trajet des voies express.

La question peut se poser de l'extension de certaines lignes actuelles du métropolitain en banlieue, en sus de celles déjà envisagées.

Cela ne semble être utile qu'autant que ces prolongements seraient justifiés pour différentes raisons impérieuses, notamment une importante densité de population ne pouvant bénéficier de desserte rapide par la proximité de stations de la S. N. C. F. ou par rabattement routier. Sur ce plan, également, seule l'étude détaillée des migrations alternantes et des conditions de déplacements permettrait de donner des indications valables. Les données de ce problème pourraient être influencées par la création d'ensembles de grande importance, encore que la solution serait à chercher vraisemblablement par le transport ferré S. N. C. F.

Il ne faut pas perdre de vue qu'au-delà d'une certaine distance de Paris (5 à 6 kilomètres environ), le métropolitain normal est trop « lent » par rapport aux transports de la S. N. C. F. (électrifiés ou non). Seuls les métropolitains express pourraient dépasser ces limites avec intérêt pour l'usager.

Dans le plan des besoins (1) figure un prolongement Saint-Lazare-Invalides par Miromesnil - Champs-Elysées-Clemenceau, ainsi que le prolongement Plessis-Robinson-Malabry. Il est également envisagé le prolongement de la ligne de Sceaux, de Luxembourg à Châtelet, ce qui faciliterait la diffusion des voyageurs dans le réseau métropolitain urbain, et le prolongement du carrefour-Pleyel à la place du Général-Leclerc, à Saint-Denis (avec tarification différentielle comme pour la ligne de Sceaux).

Parmi les autres grandes tâches d'ensemble, après la S. N. C. F. et la R. A. T. P. (réseau ferré), viennent les routes.

b) *Les routes.*

Depuis de nombreuses années et les différents plans d'aménagements successifs, de nombreux projets de routes ont été dessinés.

Il est avant tout nécessaire d'améliorer les « artères radiales » en poursuivant les élargissements de chaussées et d'emprises et la suppression des goulots d'étranglement, les reconstructions d'ouvrages d'art insuffisants, l'établissement de niveaux différents, de manière à éviter les conflits de circulation.

Il sera aussi indispensable d'aménager les itinéraires secondaires existants pour leur permettre, lorsqu'il y a lieu, de soulager les radiales principales.

Indépendamment, six autoroutes sont ou existantes ou en cours d'établissement, ou en projet : autoroutes de l'Ouest, du Sud, du Sud-Ouest, de l'Est, du Sud-Est et la « Voie triomphale » vers la Défense.

Ces voies nouvelles auront pour but de desservir la proche banlieue en même temps que la banlieue plus lointaine et, par conséquent, comporteront un nombre de points de raccordement plus élevé que celui qui a été initialement pris en considération.

(1) Il ne faut pas confondre le plan des besoins avec le plan quadriennal. Celui de 1957 à 1961 n'est pas encore établi pour la création des prolongements envisagés.

L'entrée dans Paris sera facilitée par l'aménagement de deux rocades l'une sur les boulevards périphériques de la capitale, ayant pour fonction essentielle de servir de voie de distribution aux véhicules provenant des grands intinéraires rapides de pénétration (autoroutes, voies à caractère d'autoroute, grandes routes nationales de liaison avec la province) ; l'autre, la rocade intérieure implantée sensiblement sur le tracé de l'ancienne enceinte des Fermiers généraux, qui doit servir, d'une part, d'artère de distribution pour les voies régionales pénétrant dans Paris, d'autre part de tronçon rapide entre les quartiers limitrophes.

L'établissement de cette dernière rocade permettrait en même temps la réalisation d'un certain nombre d'opérations d'urbanisme et de rénovations d'îlots. Tôt ou tard, les véhicules privés devront être laissés dans des parkings réservés, et leurs occupants utiliseront les moyens de transports en commun pour pénétrer plus avant dans la capitale. Ces parkings importants devraient être situés notamment aux terminus des métros et à proximité des portes de Paris, si possible aux abords de la rocade intérieure. Cela se heurte à certaines difficultés, il n'y a pas beaucoup d'emplacements possibles, le prix des terrains est élevé et il semble que « les gens qui circulent en automobile n'ont pas beaucoup tendance à utiliser les parkings qui sont mis à leur disposition ». L'échec de l'autobus « de la zone bleue » en est un témoignage.

Avant d'examiner le financement, essayons d'abord de résumer les nombreuses autres tâches particulières qui s'imposent ou qui sont à prendre en considération, aussi bien les méthodes de desserte, que les tâches d'investissements pour modernisation, etc.

V. — **L'exploitation.**

LES DESSERTES

Si la coordination s'impose pour les grandes tâches d'investissement, elle s'impose également en vue d'une desserte plus rationnelle, qui tout en rendant meilleur service à l'usager, permette une meilleure rentabilité des exploitations.

La S. N. C. F.

Prenons d'abord la desserte de la banlieue éloignée ; rappelons que les usagers se plaignent, en dehors des parcours électrifiés, du temps mis à effectuer les trajets, de la faiblesse des fréquences et des « creux » au milieu de la matinée, de l'après-midi, dans la soirée.

Les usagers de certaines lignes même dans des agglomérations importantes, comme par exemple celles qui se situent à l'Ouest de Versailles, Bois-d'Arcy, Fontenay-le-Fleury, etc., sont astreints à des « ruptures de charge » c'est-à-dire doivent quitter le train pour prendre des cars privés, aux horaires assez élastiques, assez souvent incommodes et inconfortables. Il est nécessaire, même avant que l'électrification complète de la banlieue soit réalisée, que la S. N. C. F. cherche d'abord, par des éléments de transport légers, à faciliter les déplacements plus fréquents dans les banlieues déshéritées, qu'à défaut de liaisons directes coûteuses entre ces banlieues et Paris, au risque d'une rupture de charge qui sera alors supportée plus aisément par les usagers, elle améliore nettement cette desserte terminale par des trains légers ou autorails effectuant si possible des navettes ; l'expérience vaut au moins la peine d'être tentée. Il se peut que ces liaisons terminales soient facilitées par l'extension des limites de transports parisiens. Seule une coordination sans faille, particulièrement entre la S. N. C. F. et la R. A. T. P., permettrait, compte tenu des exigences d'équilibre financier, un meilleur service pour l'usager.

Pour la desserte des banlieues électrifiées, la méthode de la S. N. C. F. est la suivante, desserte par zones et fractionnement des rames. La desserte par zone consiste sur un trajet divisé en deux ou trois zones, particulièrement au moment des pointes, d'échelonner les départs pour chacune des zones. Dans un intervalle optimum de temps, part d'abord un direct ou un semi-direct pour un point éloigné, ensuite à une ou deux minutes un semi-direct pour un point plus rapproché et, enfin, à un nouvel intervalle de une ou deux minutes, un train omnibus pour un parcours plus réduit, qui doit arriver au terminus avant que ne parte le direct ou semi-direct suivant.

Ainsi par exemple entre Paris-Saint-Lazare et Versailles, généralement par période de dix minutes, le soir un train direct part de Paris pour Saint-Cloud. Ce train est ensuite omnibus jusqu'à Versailles rive droite, une minute après part de Paris un train direct pour Bécon-les-Bruyères ; il est omnibus ensuite jusqu'à Saint-Cloud ; enfin deux ou trois minutes après part de Paris un omnibus jusqu'à Bécon-les-Bruyères. Il arrive à destination trois minutes avant le passage du train direct suivant pour Saint-Cloud, il en est de même pour le précédent trajet omnibus Bécon-Saint-Cloud, le train arrive à destination trois minutes avant l'arrivée du nouveau train direct

suivant. La saturation peut être atteinte par l'impossibilité de diminuer l'amplitude de temps entre deux trains directs, du fait des trajets terminaux omnibus et de répondre à la demande. Cette saturation sera d'autant moins vite atteinte que les trajets S. N. C. F. seront soulagés à proximité de Paris de la demande de voyageurs pouvant être satisfaite par l'autobus et le métro. Aussi la politique de la S. N. C. F., qui consiste par principe à ne pas ouvrir de stations nouvelles à proximité de Paris (rayon de 8 à 10 kilomètres), nous semble sage, dans l'intérêt général même des usagers.

Par ailleurs, la S. N. C. F. utilise aussi le fractionnement des trains, notamment les rames en service sur les lignes électriques où plusieurs éléments peuvent être moteurs ce qui permet à la fois des économies de matériel et d'énergie.

D'aucuns ont proposé le report des grandes lignes à la périphérie. Ils évoquent que, lors de leur construction, les gares parisiennes étaient à la limite des grosses agglomérations, ils apportent à l'appui l'exemple actuel de la gare d'Austerlitz qui a reçu les trafics anciens de la gare d'Orsay. A vrai dire, à l'époque, les gares parisiennes ont été construites aux emplacements disponibles à l'extrémité des réseaux débouchant dans la capitale et dans des quartiers en expansion. Il ne serait plus possible d'amener les trains modernes à Orsay pour des raisons d'ordre technique. Mais il peut être indiqué que généralement le trafic des grandes lignes ne semble pas gêner celui de la banlieue, qui est plus précisément notre propos. Si la question se posait, elle ne pourrait être traitée à fond dans ce rapport, elle est proprement technique. Aussi bien l'administration de la S. N. C. F. n'envisage pas présentement ces transferts.

Le métropolitain.

La desserte du métropolitain n'offre pas les mêmes sujétions que celle de la S. N. C. F.: le coefficient de remplissage des trains est nettement meilleur.

Les dessertes « en fourche » telle la Villette, le Pré-Saint-Gervais, ne sont pas satisfaisantes; un remaniement s'impose. Il appartient aux techniciens de prendre les options les plus satisfaisantes tant pour le service des usagers que pour la recherche de l'équilibre financier.

Les autobus.

En ce qui concerne la desserte par les autobus, rappelons les principes évoqués plus haut: les autobus devraient en priorité desservir les radiales routières éloignées des réseaux ferrés et opérer les rabattements — sur ces réseaux dans toute l'agglomération parisienne.

A l'égard des rabattements des objections sont soulevées, cette politique rencontre des difficultés; objections auxquelles il peut être répondu:

1° Certaines lignes ferrées seraient voisines de la saturation. Cela est le cas, nous l'avons vu, de la ligne Paris-Versailles rive droite qui exige le terminus intermédiaire de Suresnes dont les travaux sont en cours et la création d'un tronçon express du métropolitain. Il ne semble pas que ce risque se présente pour d'autres lignes;

2° Les ruptures de charge qui sont déjà nombreuses n'ont guère la faveur des usagers. Certes, comme il a été dit, chacun voudrait à la sortie de son domicile l'autobus qui le transportera à la porte de son entreprise. Mais dès l'instant où la rupture de charge s'opère sans perte de temps et avec le minimum de fatigue, qu'au contraire elle permet un moyen plus rapide d'acheminement, et à moindre frais pour le transporteur, elle est acceptable;

3° Etant donné que les stations de chemin de fer sont éloignées de moins de 1.000 à 1.500 mètres, celles d'autobus de 400 à 500 mètres, il y aura toujours la nécessité de maintenir à côté du chemin de fer des lignes d'autobus pour assurer les relations locales à l'intérieur des agglomérations. Cela est le point de vue du banlieusard à proximité de Paris. Il ne semble pas que cette objection tienne pour la banlieue éloignée. Les rabattements devraient être latéraux semble-t-il, en principe destinés à assurer, d'une part, les liaisons transversales et d'autre part les prolongements immédiats des terminus ce qui serait systématiquement le cas pour le métropolitain et, si nécessaire, pour la S. N. C. F.;

4° La dernière difficulté la plus sérieuse à vaincre serait l'inconvénient de jeter dans les points de Paris très concentrés des masses de voyageurs extrêmement importantes. Que vaut cette objection ? Elle ne vise rappelons-le que les gares. Quelle pourrait être la clientèle des transports de rabattement ? Elle ne serait pas celle qui utilise déjà l'autobus, le car et le métropolitain. Elle ne pourrait être que celle qui utilise déjà les trains et qui effectue une marche du domicile à la gare ou celle qui utilise des moyens de locomotion personnels pour venir à Paris ou pour en partir. Rappelons à ce point que tôt ou tard il faudra réglementer strictement la circulation et que, par conséquent, le problème sera fatalement posé.

Hormis, semble-t-il, la gare Saint-Lazare, dont la banlieue électrifiée draine déjà une clientèle relativement plus importante que les autres banlieues et desservie par un réseau serré de lignes d'autobus présentes et projetées et qui ne semble pas être très intéressée par l'objection, la solution viserait surtout les arrivées dans les autres gares qui sont actuellement susceptibles d'absorber une augmentation de trafic.

LA MODERNISATION

Parmi les tâches à entreprendre pour améliorer les relations entre Paris et sa banlieue, devront figurer un certain nombre de réformes ayant surtout trait à la modernisation, tant du matériel que des méthodes d'exploitation, en vue d'obtenir, à échéance relativement courte, à la fois un confort accru pour les usagers et une exploitation plus économique.

En ce qui concerne le matériel, la S. N. C. F. a lié l'amélioration de ses wagons à l'électrification du réseau. Cette politique semble donner satisfaction aux usagers qui apprécient les voitures modernes du réseau S.-E. Ces véhicules seront mis en service sur le réseau Nord, puis Est. Sur la banlieue Saint-Lazare, le matériel date d'une trentaine d'années. Des raisons budgétaires s'opposent à sa réforme, mais le besoin ne s'en fait pas actuellement sentir avec acuité.

La R. A. T. P. (réseau métro) généralise progressivement l'emploi des rames articulées et les trains sur pneumatiques. Elle s'efforce également de donner aux stations un cachet plus accueillant. Cette initiative, financée entièrement par la publicité, vaut d'être encouragée. Elle pourrait même, dans la mesure où elle ne ralentirait pas l'écoulement des voyageurs, être étendue aux couloirs d'accès. La multiplication des escaliers mécaniques, plus rapides que les ascenseurs, est naturellement souhaitable, dans la mesure où le dessin des couloirs le permet.

Le réseau de surface nécessite de retenir plus longuement l'attention. La mise en service d'autobus plus rapides a, récemment, déclenché une campagne de revendications. Le Parisien semble attaché à la plate-forme ancienne à l'air libre où il lui soit loisible de fumer; il est probable aussi que les premiers autobus type Chausson mis en service à partir de 1954 avaient besoin des « leçons de l'expérience ». Toutefois, tant à Paris que sur les lignes de banlieue, les autobus de ce type tendent, avec les cars Renault, à supplanter les véhicules à plate-forme. La mécanisation du travail pour le receveur-contrôleur a soulevé des critiques. En banlieue, une solution a été recherchée par l'autobus à agent unique doublé d'un poinçonnage automatique des tickets. Il est indéniable que son adoption éventuelle impliquerait un contrôle sévère compte tenu des fraudes possibles sur la longueur des trajets, les tarifs sociaux.

En ce qui concerne le matériel lui-même, certains pensent que le matériel rapide, à grand gabarit et grosse capacité, est bien adapté au trafic sur les radiales de banlieue. Il y aurait sans doute lieu d'étudier, pour les heures de pointe dans Paris, des autobus de plus petit format, mieux adaptés à la circulation et desservis par un seul agent.

L'autobus à étage pose des problèmes de contrôle et d'évacuation et, pour certains trajets, des problèmes de stabilité. Ce ne sont pas des raisons suffisantes pour que cette solution soit *a priori* rejetée. Elle donne satisfaction dans de nombreuses villes étrangères. Certains ont fait leur apparition dans la capitale.

Les problèmes de modernisation les plus importants à résoudre semblent donc se situer sur le plan de l'exploitation.

La R. A. T. P. a amorcé la suppression des préposés aux distributions des tickets par l'institution d'un tarif majoré pour les billets pris à l'unité. Elle reconnait un intérêt à dispenser et à multiplier les points de vente, soit automatiques, soit chez des commerçants. Cette pratique, déjà intéressante pour le métropolitain, serait hautement souhaitable pour le réseau de surface où le nombre des points de vente de cartes hebdomadaires pose un problème sérieux pour les habitués qui ne demeurent pas à proximité d'un terminus. Un système de compostage analogue à celui qui fonctionne dans les gares de banlieue serait également de nature à faciliter le contrôle et à éviter des pertes de temps.

L'institution des portillons automatiques pose le problème de l'unification des tarifs (revision des tarifs sociaux, notamment).

Tous ces vœux sont actuellement étudiés par la R. A. T. P., quelques réalisations sont en cours.

Votre commission ne peut évidemment émettre un avis sur toutes les techniques de modernisation dont certaines exigent encore l'expérimentation. Elle est favorable à toute mesure qui diminue de préférence à la fois les sujétions des voyageurs et du personnel et augmente principalement le confort des usagers, en diminuant l'attente, la rendant moins pénible, en facilitant les accès aux quais, en améliorant les conditions de voyage, etc., etc.

Sur ce plan, les usagers devraient pouvoir mieux se faire entendre des transporteurs, ne craignons pas de dire qu'actuellement leur audience est quasi nulle.

La circulation

Diverses solutions ont été essayées pour améliorer la circulation :

— feux de carrefour ;
— déplacement et réduction des passages cloutés ;
— élargissement des avenues ;
— réglementation du stationnement ;
— sens unique.

Toutes ont soulevé des objections des intéressés (piétons, automobilistes, commerçants, industriels de l'automobile). Beaucoup d'entre elles étaient fondées. Mais il faut constater que chacun a fini, sans grand dommage, par s'en accommoder.

Toutefois ces palliatifs ne peuvent être que provisoires, l'accroissement du parc automobile dans la région parisienne risquant de rendre prochainement le problème insoluble. Il faut bien reconnaître que ni l'augmentation du prix de l'essence, ni les embouteillages et les difficultés de stationnement, n'ont jusqu'ici exercé d'effets durables sur les habitudes des automobilistes individuels.

Il est donc prudent d'envisager des mesures plus rigides pour remédier aux inconvénients, voire aux abus qu'entraîne l'égoïsme individuel.

Parmi les soultions envisagées figurent :

— le stationnement réduit ou interdit sur certains itinéraires, en totalité, ou à certaines heures, en tenant compte de la fixation d'une limite susceptible de ne pas interdire l'exercice de professions où le stationnement limité est indispensable. Ce système est appliqué dans les grandes artères de Londres. Il suppose la création de parcs de stationnement ou de garages. Le problème de leur financement paraît pouvoir être résolu en faisant appel à l'initiative privée (l'un d'eux, fort moderne, vient d'être mis en service dans le quartier Saint-Lazare). Mais les quartiers d'affaires les plus fréquentés ne disposent en général pas de place suffisante pour l'installation de parcs à voitures ou garages.

— l'interdiction de pénétrer en voitures particulières dans Paris.

L'expérience de « l'autobus de la zone bleue » a prouvé, semble-t-il, que les usagers de voitures particulières n'appréciaient guère le transport en commun. Cette solution supposerait en premier lieu la création de parcs ou garages aux portes de Paris. Les terrains nécessaires y sont également rares, sauf sur la « ceinture » pour laquelle une utilisation plus sociale paraît souhaitable.

En second lieu, elle devrait s'accompagner d'une multiplication des moyens publics de transports de surface (trains, autobus, taxis).

— La réglementation des livraisons.

Les véhicules de livraisons, astreints à des arrêts nombreux et prolongés sont incontestablement un facteur important d'encombrements dans la circulation. Les halles et la gare Saint-Lazare en sont des exemples classiques. La réglementation actuelle (heure limite 11 heures ou 9 heures dans certains quartiers) pourrait peut-être se trouver renforcée. Ainsi s'ébaucherait pour les livreurs et les commerçants un « décalage » d'horaires dont les répercussions seraient sensibles sur la circulation.

— La réglementation de la circulation.

La plupart des véhicules ne sont utilisés que par une seule personne. Il pourrait être envisagé de réglementer leur circulation pendant les heures de trafic intense.

Certains voudraient aménager :

1° Des itinéraires où il serait relativement facile d'améliorer la circulation, « itinéraires de dégagement » qui seraient notamment utilisés par les principales lignes d'autobus.

2° Des itinéraires privilégiés ou des mesures réglementaires spéciales favoriseraient spécialement les autobus, notamment sur les voies à gros courant de trafic de voyageurs.

Il semble cependant, et l'extension de la « zone bleue » le prouve, que la limitation pratique de circulation des voitures individuelles est imposée progressivement. Nombreux seront au 1er novembre ceux qui ne pourront plus utiliser leur voiture pour se rendre à leur travail dans les 1er, 2e et 9e arrondissements, car ils ne trouveront pas, à une distance assez proche de leur lieu de travail, la possibilité de garer journellement leur voiture.

Après une longue discussion, votre commission a estimé qu'il convenait d'établir certaines disciplines si l'on veut éviter des pertes de temps, d'énergie de plus en plus lourdes du fait d'un embouteillage croissant au centre de Paris.

Compte tenu qu'il ne faut pas porter atteinte à l'industrie automobile dans son ensemble par l'intervention de mesures draconniennes décourageant les acheteurs éventuels, il est néanmoins apparu nécessaire :

a) Dans des voies nettement précisées d'interdire tout stationnement en permanence ou suivant certaines heures ;

b) Dans d'autres voies, suivant certaines heures, de limiter le stationnement, voire de le rendre payant ;

c) D'interdire suivant certaines circonstances de temps et de lieu, la circulation et le stationnement de voitures encombrantes, camions lourds, autocars, etc.

Les solutions à intervenir devraient traduire par ailleurs le souci d'une desserte plus rationnelle et meilleure par les transporteurs publics.

Les tarifs

Nous avons vu que la situation financière des transporteurs publics était la suivante : chaque année, l'Etat accorde une subvention d'équilibre à la S. N. C. F., la R. A. T. P. accroît sa dette envers le Trésor. Il faut se rappeler que ces deux organismes ont à répondre aux obligations d'un service public.

Les obligations de service public

Quel est le contenu exact des obligations auxquelles sont soumises la S. N. C. F. et la R. A. T. P. ? Quelles sujétions leur sont-elles imposées que ne supporterait pas une entreprise commerciale de droit commun exploitant la même technique ?

Les obligations des services publics se résument ainsi, outre celles concernant la sécurité et la police :

Obligation de transporter.

La S. N. C. F. et la R. A. T. P. ne peuvent entre autres ni supprimer un service, ni changer les heures d'ouverture des gares sans autorisation des pouvoirs publics.

Le développement des autres moyens de transports tend à en faire des services « de dépannage » saturés au moment des pointes, mal utilisés aux heures creuses et en bout de ligne.

Obligation de tarification homologuée.

Ces obligations de service public sont difficilement conciliables avec une rentabilité capitaliste de l'entreprise par la réduction des dépenses et l'augmentation des recettes.

La S. N. C. F. et la R. A. T. P. ont pour souci la diminution du coût, particulièrement par une recherche de la productivité.

Où en sommes-nous actuellement pour la R. A. T. P. en fonction des hausses de tarifs intervenues cette année ?

Le compte d'exploitation sera équilibré.

Suivant les dernières estimations officielles, le montant des dépenses et celui des recettes atteindraient près de 71 milliards.

Le trafic devrait rapporter, sans compter d'autres recettes annexes, environ 52 milliards, auxquels s'ajouteraient près de 7 milliards au titre de la subvention compensatrice du non-relèvement des cartes au 1er janvier 1958 et 9 milliards au titre des participations de l'Etat, des collectivités locales ne compensant qu'imparfaitement les pertes de recettes consécutives aux cartes hebdomadaires de travail et au demi-tarif (1).

En ce qui concerne le compte prévisible d'exploitation de la S. N. C. F., le déficit devrait être légèrement inférieur à celui des années précédentes (7 milliards), effet de la faible incidence de l'augmentation du 1er janvier 1958 (moins de 2 milliards).

Les prévisions établies par la R. A. T. P. pour 1959 sont plus pessimistes ; d'ores et déjà, compte tenu des recettes effectives et des subventions auxquelles elle peut prétendre, la R. A. T. P. estime qu'il y aura un déficit probable de 3 milliards.

Comment en définitive est-il possible d'agir pour tenter de réaliser un meilleur équilibre financier ?

(1) La taxe de 600 francs par travailleur est perçue par le Trésor sur certaines entreprises de la R. P. Le montant des recettes est estimé à 13 milliards.

Une action limitée peut être exercée sur les coûts.

La S. N. C. F. en convient lorsqu'elle indique que l'électrification, d'une part, permet de réaliser des économies d'énergie, d'autre part amène une nouvelle clientèle (la banlieue de la gare de Lyon a enregistré, en 1956, une augmentation de trafic de 35 p. 100 par rapport à 1950, alors que pendant le même temps l'ensemble du trafic des autres lignes diminuait de 10 p. 100).

Par ailleurs, une meilleure coordination principalement avec les transports routiers en ce qui concerne les parcours terminaux et les rabattements, avec des effets à attendre d'un écrêtement des pointes ne sont pas à négliger.

La R. A. T. P., de son côté, a envisagé différentes mesures concernant la vente libre des tickets, le compostage par le voyageur des titres de transport, les agents uniques, le contrôle automatique (qui exigerait un remaniement complet du fonctionnement des tarifs sociaux), etc., dont les effets ne seraient pas non plus négligeables. Mais compte tenu des suggestions proposées, des problèmes se poseront toujours en matière de recettes: il y a, comme nous l'avons vu, les obligations du service public tenant compte, en outre, de certaines conditions de la concurrence (le barème des voyageurs doit être inférieur au prix de revient de l'utilisation possible d'une voiture automobile). Mais, par ailleurs, le prix de transport ne doit absolument pas être un des éléments de manœuvre d'un indice des prix.

On pourrait envisager de différencier les tarifs suivant les prix de revient, mais ces différenciations ne joueraient vraisemblablement que faiblement sur la masse des recettes.

En conséquence, en estimant à sa juste mesure la rentabilité indirecte des transports tant sur le plan propre des entreprises que sur celui de l'économie générale de la région parisienne, pour remédier au déséquilibre financier chronique, il y aurait lieu de rechercher un coût unitaire des transports en fonction des dépenses d'exploitation et, partant de ce coût, de déterminer les tarifs nécessaires compte tenu de subventions: *

1° De l'Etat compensant notamment les tarifs sociaux et les services d'intérêt général;

2° Des collectivités locales intéressées, compensant les services d'intérêt local.

Les investissements et leur financement

Si l'on veut résoudre la question des transports de la région parisienne, il est évident qu'il faut prévoir un programme à longue échéance avec des plans de financement.

Les dépenses d'infrastructure sont de l'ordre de plusieurs centaines de milliards.

Les travaux les plus importants seraient ceux qui visent la création des voies express (200 milliards) et les routes nouvelles (160 milliards). Les dépenses d'installations fixes pour l'électrification complète de la banlieue (S. N. C. F.) seraient de 25 milliards.

A l'égard du métropolitain, il est utile de souligner que dans la première moitié du siècle les investissements se sont montés à 350 milliards de francs actuels.

Cependant, il n'est pas douteux que les chiffres prévus sont très lourds pour l'économie et surtout pour les exploitants dès lors que certains financements n'apportent pas immédiatement une clientèle nouvelle et se traduisent sur le champ par des charges financières d'intérêts du capital et d'amortissement.

Nous avons vu la nécessité d'une autorité concédante maîtresse des investissements, ce qui entraîne indirectement au moins une diminution d'autonomie pour les exploitants.

Il est compréhensible que la R. A. T. P. demande que le gros œuvre du métropolitain soit considéré comme une opération de travaux publics.

Mais il faut également montrer la rentabilité de certains projets.

L'électrification de la S. N. C. F., non compris le matériel de traction, reviendrait en moyenne à 53 millions le kilomètre. Celle de la banlieue Nord coûterait, en francs 1956, 8 milliards et permettrait d'économiser annuellement 68.000 tonnes de charbon.

Une étude faite pour les routes Est et Sud-Est a évalué le coût des travaux à 16 milliards, la charge annuelle correspondante peut être évaluée à un peu plus de 1.300 millions, alors que les économies annuelles s'élèveraient à environ 3 milliards soit un coefficient de rentabilité particulièrement élevé de 325,

Le troisième plan ne semble pas apporter des solutions prochaines.

L'électrification de la S. N. C. F. jusqu'en 1961 avec des effets sur la banliene ne vise que les lignes Paris—Strasbourg, Paris—Mitry et Orry-la-Ville. Le métro express ne figure pas au programme.

La seule extension du métropolitain jusqu'à la Défense n'a pas fait l'objet d'une décision.

Le plan routier est également restreint.

Il est certain que le problème des urgences conditionne le programme et l'échelonnement d'un plan, mais il faut aussi que ce plan soit réalisé par un maître d'ouvrage: l'organisme responsable des transports parisiens.

Des incitations particulières au financement peuvent-elles être entrevues en dehors des prêts et subventions publics.

Il serait bon de permettre aux collectivités intéressées aux transports et particulièrement à l'organisme spécialement chargé de cette tâche de lancer des emprunts, avec garantie soit de l'Etat, soit des collectivités locales en fixant des dispositions particulières au sujet des charges financières qui ne devraient pas obérer lourdement les comptes d'exploitation.

⁂

CINQUIEME PARTIE

CONCLUSIONS

Nous avons tenté de souligner dans ce rapport les nombreux problèmes que posent les transports de population active dans la région parisienne.

Après avoir montré l'évolution des conditions de transports durant ces dernières années, en avoir jugé les insuffisances, nous avons constaté qu'on ne pouvait attendre de résultats importants, dans l'immédiat, d'une action sur la demande, sur les besoins: la population active augmentera encore durant les prochaines années, les constructions de logements seront réalisées en majorité en banlieue; l'utilisation progressive de la journée continue avec la combinaison d'horaires appropriés pourrait vraisemblablement permettre une légère réduction des pointes de transport, notamment le soir. Seul le développement d'une vaste politique de construction, dans le cadre de l'aménagement de la région parisienne pourra, à échéance, produire des effets importants sur la demande.

Peut-être, à l'inverse, nous sommes-nous montrés trop ambitieux quant à l'amélioration indispensable des moyens.

Pourtant, toutes les auditions l'ont démontré, il est de toute urgence de mettre en œuvre une organisation rationnelle des transports dans la région parisienne, d'en définir la politique, de lui donner les moyens de cette politique.

Il est urgent pour ce faire de remanier l'organe d'action dans les transports parisiens, en lui conférant une autorité véritable.

Il est urgent que cet organe anime la réalisation d'un plan de transport, à longue échéance avec des programmes déterminés et des échéanciers à respecter et qu'il reçoive les moyens de financement de ce plan, car les crédits d'investissements ont, jusqu'à ce jour, été nettement insuffisants.

Il faut réaliser de meilleures conditions de transports pour plusieurs centaines de milliers de travailleurs journellement astreints pendant, sinon des heures, du moins pendant plusieurs demi-heures aux sujétions propres aux transports en commun, sujétions toujours pénibles mais parfois insupportables.

Dans ce but, il faut hâter l'électrification des voies ferrées, enfin réaliser ce métropolitain express dont les embryons sommeillent dans les dossiers de différents services.

Les réseaux doivent être modernisés, répondre mieux aux exigences d'un service public toujours à la disposition de l'usager.

D'aucuns jugeront que rien ne sera réglé s'il n'est porté définitivement remède aux déficits des entreprises, ou, inversement, prétendront que tout sera réglé si les budgets de ces entreprises sont en équilibre.

Ces vues trop simples des choses nous ont conduits d'année en année à la situation critique où nous sommes. Soulignons nettement que cette question n'est pas à résoudre comme un problème d'arithmétique. C'est un problème aux mille et une données complexes financières et autres, mais surtout sociales.

Un bilan prévisionnel correct n'a jamais été établi. On a présenté beaucoup de données, contestables ou non. Mais que sait-on encore exactement du temps perdu, de l'énergie dépensée, des excès de moyens éparpillés, du coût social d'un habitat mal organisé, etc. ?

En une période où rien ne doit être laissé à l'improvisation, des moyens doivent être mis à la disposition d'un aménagement des transports éminemment rentable pour l'économie française, contribuant au mieux-être de la population.

ANNEXE I

ANNEXE N° 1

Caractéristiques des migrations.

L'exemple de Boulogne-Billancourt (1).

Le terrain à bas prix y a favorisé l'installation des grandes usines au début du xxe siècle. De banlieue résidentielle, la population devient nettement ouvrière, sauf dans sa partie Nord-Est limitrophe du bois de Boulogne qui s'apparente aux quartiers résidentiels de luxe de Neuilly ou du 16e.

L'accroissement de la population a été interrompu par la guerre. La ville a perdu 17.969 habitants entre 1936 et 1946. Depuis, elle tend à retrouver sa population d'avant guerre. En 1954, 94.000 habitants, dont 3.500 étrangers.

En 1950, sur 60.227 salariés de Boulogne, 40.546, soit 67 p. 100, sont domiciliés en dehors de l'agglomération (les usines Renault, à elles seules, font appel à 26.500 ouvriers de l'extérieur, soit 52 p. 100 de leur effectif).

Par contre, 18.000 habitants de Boulogne vont chaque jour travailler à l'extérieur.

La carte ci-dessous donne une idée de ces déplacements.

On constate qu'en 1950, venaient à Boulogne-Billancourt:

de Sèvres	1.900	salariés
Issy	2.500	—
Saint-Cloud	1.050	—
Meudon	1.650	—
Clamart	1.000	—
Versailles	1.750	—
Viroflay	1.100	—
Clichy	1.450	—
Asnières	1.400	—
15e arrondissement	2.850	—
16e arrondissement	1.600	—
14e arrondissement	1.450	—
17e arrondissement	1.100	—
18e arrondissement	1.500	—
11e arrondissement	1.400	—

La majorité des ouvriers étrangers à Boulogne-Billancourt provient donc, soit de la banlieue Sud-Ouest proche, soit de la ceinture des arrondissements « ouvriers » du 18e au 15e.

Pour les entreprises l'Air liquide ou les salariés de la Blanchisserie (1.000 employés), on arrive aux résultats suivants:

Air liquide:

Argenteuil	2	ouvriers.
Châtenay	2	—
Sartrouville	1	—
Houille	1	—
Colombes	1	—
Bois-Colombes	1	—
Drancy	1	—
Bagnolet	1	—
Villemomble	1	—
Gagny	1	—
Le Perreux	1	—
Joinville	1	—
Champigny	1	—
Paray-Vieille-Poste	1	—

Pour la Blanchisserie:

Noisy-le-Roi	1	ouvrier.
Villepreux	1	—
Villiers-le-Bel	1	—
Villebon	1	—
Tremblay-lès-Gonesse	1	—

Il en résulte que, parmi les facteurs d'attirance pour les travailleurs de l'extérieur jouent:

1° La dimension de l'entreprise:

Renault avec 34.000 salariés accueille 78 p. 100 des travailleurs de l'extérieur;

L. N. T. avec 2.880 salariés accueille 7 p. 100 des travailleurs de l'extérieur;

S. N. E. C. M. A. avec 1.370 salariés accueille 74 p. 100 des travailleurs de l'extérieur;

Salmson avec 1.570 salariés accueille 66 p. 100 des travailleurs de l'extérieur.

Par contre, l'ensemble des entreprises groupant moins de 100 salariés compte un pourcentage de 47 p. 100 parmi les ouvriers n'habitant pas Boulogne-Billancourt.

Et pour les blanchisseries qui groupent moins de 50 employés, le pourcentage est de 18 p. 100.

(1) Cf. *Urbanisme et Habitation* 1954, p. 167 et suivantes.

2° Les usines employant la main-d'œuvre féminine emploient moins de main-d'œuvre extérieure:

Blanchisserie française	33 p. 100.
Simon	35 p. 100.
Nommens	48 p. 100.
Air liquide	52 p. 100.
Boîtes métalliques Carnaud	52 p. 100.

3° Les usines d'implantation récente attirent davantage les travailleurs extérieurs:

Dassault	82 p. 100.

Ce chiffre est à comparer avec celui des industries plus anciennes (Carnaud fondée en 1943, Blanchisserie française et Simon fondées avant 1890).

L'évolution est ainsi caractérisée:

De 1931 à 1936, le nombre des salariés venant de l'extérieur passe de 22.865 à 29.653 ainsi répartis:

	1931	POURCENTAGE	1936	POURCENTAGE
Venant de Paris	8.476	37	10.911	36
De Seine (banlieue)	7.594	33	10.391	35
De Seine-et-Oise	6.720	29	8.152	27
De Seine-et-Marne	75	0,3	166	0,5
De l'Oise	»	»	33	»
	22.865		29.653	

L'accroissement de l'immigration (7.688 travailleurs) répond au développement industriel puisque les entreprises comptant moins de cent salariés ont accru leur effectif de 6.400 unités.

De 1936 à 1950, le nombre des salariés venant de l'extérieur passe de 29.653 à 40.546, et le taux d'immigration de 265 p. mille en 1931 atteint 450 p. mille en 1950.

Leur provenance confirme l'accroissement de la recherche des ouvriers à distance de plus en plus longue.

L'excédent d'immigration par rapport à la période 1931-1936 correspond presque exactement à l'accroissement d'effectif des entreprises de plus de cent salariés.

Quant aux travailleurs quittant Boulogne, pour aller travailler à l'extérieur, ils se répartissaient ainsi:

1931: 12.655, taux d'immigration: 147 p. 100;
1936: 11.755, taux d'immigration: 121 p. 100;
1950: 18.000, taux d'immigration: 200 p. 100.

La diminution des « migrants » en 1936 s'explique partiellement par le chômage de l'époque (5.100 chômeurs secourus à Boulogne en mars 1956).

L'analyse des lieux de travail fait ressortir un accroissement des déplacements vers:

Nanterre	34 en 1956,	200 en 1950.
Meudon	139 en 1956,	677 en 1950.
Issy	676 en 1956,	1.200 en 1950.
Rueil	17 en 1956,	61 en 1950.
Saint-Cloud	123 en 1956,	277 en 1950.

Mais aussi vers les 8e, 15e, 16e et 17e arrondissements qui reçoivent respectivement: 1.850, 2.100, 1.380, 850 travailleurs habitant Boulogne en 1950.

Par contre, Versailles n'attire plus en 1950 que 61 habitants de Boulogne contre 65 en 1936.

Ces statistiques tendraient à prouver, d'une part, l'industrialisation rapide de certaines communes, d'autre part, une poussée vers des arrondissements de Paris voisins et industriels (15e) ou plus lointains mais administratifs ou commerçants (8e 17e, 16e).

En résumé, en 1950, pour 1.000 habitants de Boulogne, 450 viennent y travailler chaque jour (contre 305 en 1936 et 200 émigrants contre 121 en 1936).

Les causes de ce déséquilibre sont la crise du logement et pour Boulogne l'instabilité des entreprises industrielles.

ANNEXE N° 2

Lieux de travail de la population active de la région de Paris.
(Recensement 1954. — Sondage au 1/20.)

COMMUNES	NOMBRE de personnes y travaillant.	POURCENTAGE de travailleurs venant de l'extérieur.
Seine-Banlieue.		
Alfortville	7.280	31,9
Antony	4.160	33,2
Asnières	27.080	54,9
Aubervilliers	22.690	48,0
Bagnolet	9.280	55,4
Bois-Colombes	10.240	67,2
Bondy	4.360	44,5
Boulogne-Billancourt	71.060	62,3
Champigny-sur-Marne	8.080	29,7
Charenton-le-Pont	11.320	67,7
Choisy-le-Roi	9.260	42,1
Clamart	6.760	31,1
Clichy	29.080	59,6
Colombes	19.060	50,9
Courbevoie	38.240	65,9
Drancy	6.820	26,1
Fontenay-sous-Bois	7.460	30,6
Garenne-Colombes (la)	8.360	57,2
Gennevilliers	23.720	69,1
Issy-les-Moulineaux	22.140	63,1
Ivry-sur-Seine	25.420	58,7
Levallois-Perret	49.960	50,8
Maisons-Alfort	11.040	43,1
Malakoff	10.900	53,4
Montreuil	33.720	47,9
Montrouge	24.020	67,1
Nanterre	26.580	62,4
Neuilly-sur-Seine	28.560	53,0
Nogent-sur-Marne	6.740	38,9
Noisy-le-Sec	8.740	59,3
Pantin	26.020	69,2
Perreux-sur-Marne (le)	10.840	26,2
Puteaux	22.020	63,0
Saint-Denis	45.480	51,6
Saint-Mandé	15.580	53,0
Saint-Maur-des-Fossés	16.060	23,0
Saint-Ouen	33.760	65,8
Suresnes	18.420	59,4
Vanves	6.000	48,3
Villejuif	6.780	38,3
Villemonble	3.580	30,2
Vincennes	19.340	58,6
Vitry-sur-Seine	15.880	45,2
Seine-et-Oise.		
Argenteuil	18.240	37,6
Aulnay-sous-Bois	7.040	30,1
Blanc-Mesnil (le)	4.520	42,0
Houilles	4.020	33,3
Livry-Gargan	3.940	29,9
Meudon	5.300	43,9
Rueil-Malmaison	11.380	42,3
Saint-Cloud	10.420	60,3
Saint-Germain-en-Laye	9.120	24,8
Sartrouville	4.440	29,3
Versailles	30.260	36,1
Villeneuve-saint-Georges	7.360	37,8

*Population active travaillant hors de la commune * et particulièrement dans la Seine.*

(Recensement 1956 ou 1957 par les chiffres entre parenthèses.)

COMMUNES	POPULATION totale.	POPULATION active totale.	PROPORTION ACTIVE travaillant hors de la commune. Total.	Proportion.	Dont travaillant dans la Seine. Total.	Proportion.
				P. 100.		P. 100.
Seine-et-Oise.						
Ablon-sur-Seine	3.220	1.460	1.120	77	920	63
Achères*	4.459	2.037	1.372	67	476	23
Andilly*	1.141	484	316	65	163	34
Andrésy	3.279	1.560	900	58	490	31
Argenteuil	63.316	29.140	17.760	61	15.200	52
Arnouville-les-Gonesse.	7.932	3.440	2.360	69	2.080	61
Arpajon	4.550	2.520	500	20	480	19
Asnières-sur-Oise*	1.255	541	157	29	76	14
Athis-Mons	14.120 (15.636)	6.300	4.900	78	3.940	63
Aubergenville*	1.942	843	474	56	95	11
Aulnay-sous-Bois	38.534	17.280	12.360	72	10.940	63
Auvers-sur-Oise*	3.172	1.241	778	63	346	28
Baillet-en-France*	438	159	112	70	65	41
Bailly*	635	229	136	59	49	21
Ballainvilliers	709	400	320	80	220	55
Beauchamp	4.803	4.840	1.160	63	940	51
Beaumont-sur-Oise	5.588	2.520	1.460	58	520	21
Belloy-en-France*	972	394	197	50	141	36
Bernes-sur-Oise	675	223	123	55	18	8
Bessancourt*	2.422	978	678	69	509	52
Beynes	1.817	310	104	34	45	15
Bezons	16.993	8.060	5.220	65	3.920	49
Bièvres*	2.287	974	576	59	386	40
Blanc-Mesnil (le)	25.363	11.000	8.380	76	7.840	71
Bois-d'Arcy	2.107 (2.395)	870	660	76	420	48
Boissy-l'Aillerie*	794	292	159	55	81	28
Boissy-Saint-Léger	3.199	1.415	843	60	647	46
Boissy-sous-Saint-Yon.	843	320	160	50	40	»
Bonnelles	516	200	100	50	20	»
Bonneuil-en-France	610	253	170	67	141	56
Bouafle	842	500	200	40	20	»
Bouffémont	766	280	240	86	160	57
Bougival	4.260	2.320	1.540	66	1.100	47
Bouray-sur-Juine*	726	298	145	49	49	16
Boussy-Saint-Antoine*.	477	170	112	66	67	39
Brétigny-sur-Orge*	4.759 (5.283)	2.021	833	41	620	31
Breuillet	1.498	500	120	24	100	20
Briis-sous-Forges	985	400	160	40	100	25
Brunoy	10.920 (12.036)	4.160	2.840	68	2.440	59
Bruyères-le-Châtel	1.704	420	80	»	»	»
Bruyères-sur-Oise*	487	186	110	59	29	16
Buc*	1.483 (4.639)	636	455	72	144	23
Bures-sur-Yvette	2.643	1.120	740	66	640	57
Butry-sur-Oise*	784	282	201	71	99	35
Carrières-sous-Poissy.	2.444	1.180	720	61	120	10
Carrières-sur-Seine	6.034	2.840	2.160	76	1.340	47
Celle-Saint-Cloud (la).	5.018 (8.148)	1.940	1.380	71	1.000	52
Cergy*	1.447	628	308	49	98	16
Cernay-la-Ville	595	80	60	»	20	»
Chamarande*	543	202	121	60	67	33
Chambourcy	1.137	460	220	48	40	»
Champagne-sur-Oise*.	1.587	596	364	61	153	26
Champlan*	1.211	570	342	60	227	40
Chaville-le-Coup-les-Vignes*.	1.384	570	285	50	47	8
Chapet	529	160	100	63	20	»
Châteaufort	677	200	160	80	100	50
Châtenay-en-France*.	78	25	13	52	9	36
Chatou*	15.338	7.417	4.169	59	3.058	43
Chaumontel	646	160	40	»	»	»
Chavenay*	548	234	138	59	54	23
Chaville	14.508	7.140	5.260	74	4.240	59
Chenevières-sur-Marne.	4.032	1.860	1.320	71	1.020	55
Cheptainville	595	160	120	75	»	»
Chesnay (le)	9.259 (10.347)	3.720	2.580	69	1.060	29

COMMUNES	POPULATION totale.	POPULATION active totale.	PROPORTION ACTIVE travaillant hors de la commune. Total.	Proportion.	Dont travaillant dans la Seine. Total.	Proportion.
				P. 100.		P. 100
Chevreuse*	2.339	1.026	372	36	251	25
Chilly-Mazarin*	2.188	952	634	67	468	49
Clayes-sous-Bois (les).	2.590 (4.636)	1.150	860	75	580	50
Clichy-sous-Bois	5.405 (6.299)	2.200	1.580	72	1.060	48
Coignières	743	260	200	77	160	62
Conflans-Sainte-Honorine.	13.809 (15.223)	6.640	3.000	45	2.100	32
Corbeil-Essonnes	22.891	9.860	1.900	19	1.080	11
Cormeilles-en-Parisis.	10.638	4.680	2.820	60	2.360	50
Coubron	1.039	440	380	86	260	59
Coudray-Montceaux (le).	830	400	100	25	»	»
Courcelles-sur-Viosne*.	208	83	38	46	23	28
Crespières	604	220	80	»	»	»
Croissy-sur-Seine*	4.576	2.254	1.177	52	739	33
Crosnes*	3.518	1.533	1.104	72	792	52
Dampierre*	552	202	69	34	42	21
Deuil-la-Barre	10.335	4.880	3.540	73	3.040	62
Domont	4.153	1.780	1.360	76	1.020	57
Draveil	12.335	4.600	3.060	67	2.320	50
Eaubonne	11.312	4.560	3.380	74	2.580	57
Ecouen	2.769	1.160	750	65	600	52
Ecquevilly	569 (768)	400	260	65	80	»
Egly	513	200	160	80	60	»
Elancourt*	900	306	130	43	57	19
Enghien-les-Bains	12.062	4.900	2.980	61	2.520	51
Ennery	622	240	»	»	»	»
Epinay-sous-Sénart*	757	261	166	64	119	46
Epinay-sur-Orge	5.057	1.320	860	65	760	58
Epône*	1.682 (2.021)	665	387	58	69	10
Eragny*	1.928 (2.149)	842	474	56	238	28
Ermont	11.068	4.620	3.380	73	2.700	58
Essarts-le-Roi (les)*	1.486	580	309	53	196	34
Etampes	11.890	4.940	890	18	520	11
Etang-la-Ville (l')	1.180	540	360	67	320	59
Etiolles	750	340	60	»	20	»
Etréchy*	2.176	811	393	49	259	32
Evecquemont	425	164	106	65	32	20
Evry-Petit-Bourg*	1.879	932	390	42	155	17
Ezanville	2.793	1.480	1.000	68	1.000	68
Feucherolles*	844	347	153	44	58	17
Flins-sur-Seine*	978	451	231	51	38	8
Follainville-Dennemont.	789	360	220	61	»	»
Fontenay-en-Parisis.	907	391	238	61	185	47
Fontenay-le-Fleury.	1.138 (1.694)	340	260	77	180	53
Fontenay-les-Bris	1.120	420	240	57	140	33
Fontenay-Saint-Père	612	320	40	»	»	»
Forges-les-Bains	939	320	20	»	»	»
Fesses	1.525	740	580	78	480	65
Fourqueux*	782	394	215	55	85	22
Franconville	7.697	3.080	2.240	73	1.760	57
Frépillon*	857	370	228	62	154	42
Frette-sur-Seine (la).	2.331	1.140	840	74	700	61
Gagny	17.255	7.080	5.500	78	4.560	64
Gaillon*	389	136	69	136	7	5
Garches*	10.447	4.584	2.586	56	2.027	44
Gargenville	2.280	840	200	24	120	14
Garges-lès-Gonesse.	4.814 (5.803)	2.120	1.600	76	1.460	69
Gif-sur-Yvette	2.678	1.580	1.120	71	930	59
Gonetz-le-Châtel*	604	232	119	51	76	33
Gonesse	4.881	2.130	1.170	55	1.000	47
Gournay-sur-Marne.	2.141	1.280	900	70	740	58
Goussainville	9.350 (10.305)	4.520	3.220	71	2.880	64
Grigny*	1.132	519	379	73	164	32
Groslay	4.138	2.180	1.500	69	1.240	57
Guerville	966	380	220	58	40	»
Guyancourt	1.010	280	220	79	80	»
Hardricourt	1.327	700	340	49	40	»
Herblay	7.452	2.900	2.340	81	1.520	52
Houilles	22.974	10.180	7.500	74	5.780	57
Igny	4.931	1.700	1.100	65	900	53
Isle-Adam (l')	4.682	1.620	780	48	400	25
Issou*	643	266	217	82	22	8
Jouars-Pontchartrain*.	1.540	577	218	38	117	20
Jouy-en-Josas*	3.321	1.451	818	56	456	31
Jouy-le-Moutier	767	260	140	54	60	»
Juvisy-sur-Orge	9.313	4.120	2.840	69	2.400	58
Juziers*	1.159	478	253	53	68	14
Lardy*	1.372	568	323	57	206	36
Leudeville	523	80	40	»	40	»
Leuville-sur-Orge	965	400	140	35	60	36
Lévis-Saint-Nom*	568	214	129	60	95	44
Limay*	3.617 (4.158)	1.763	1.074	61	119	7
Limeil-Brévannes*	7.747	2.678	976	36	763	29
Limours	1.715	580	160	28	120	21
Linas*	1.408	633	322	51	160	25
Lisses*	557	257	161	63	24	9
Livry-Gargan	25.322	11.060	8.300	75	6.000	54
Loges-en-Josas (les)*	953	264	169	64	71	27
Longjumeau	3.637	1.500	680	45	380	25
Longpont-sur-Orge	1.166	520	220	42	100	19
Louveciennes	2.590 (2.940)	880	600	68	480	55
Louvres*	2.283	931	554	80	460	49
Luzarches	1.589	360	140	25	60	»
Maffliers*	545	239	126	53	84	35
Magny-les-Rameaux*.	950	379	203	54	114	30
Maisons-Laffitte	15.481	7.153	14.053	57	2.967	42
Mandres*	1.276	552	253	46	156	28
Mantes-la-Jolie	15.155	6.600	2.840	43	480	7
Mantes-la-Ville	6.670	2.900	1.640	57	200	7
Marcoussis	1.947	720	180	25	80	»
Mareil-Marly*	1.018	468	302	65	155	53
Margency*	903	251	126	50	90	36
Marly-la-Ville	1.280	600	520	87	380	63
Marly-le-Roi	3.765 (4.226)	1.500	1.000	67	800	53
Marnes-la-Coquette.	1.197	543	354	65	258	48
Marolles-en-Hurepoix.	1.094	360	310	86	210	58
Massy	6.380 (7.935)	2.940	2.040	69	1.940	66
Maurecourt*	1.632	728	467	64	173	24
Maurepas*	304	135	75	56	42	31
Médan*	556	226	142	63	56	25
Mennecy	1.928	920	520	57	80	25
Mériel*	1.676	653	456	70	338	52
Méry-sur-Oise	2.785	1.540	760	49	450	29
Mesnil-Aubry (le)	556	120	100	83	80	»
Mesnil-le-Roi (le)*	2.970 (4.187)	1.242	819	66	420	34
Mesnil-Saint-Denis (le)*.	1.161	438	213	49	124	28
Meudon	24.729	11.080	8.140	74	7.340	66
Meulan	3.695	1.580	740	47	180	11
Mézières-sur-Seine*.	1.291	584	308	53	53	9
Mézy	762	180	140	78	»	»
Milon-la-Chapelle*	250	85	46	54	34	40
Moisselles*	828	245	103	42	63	26
Montesson	6.284	2.960	2.000	68	880	30
Montfermeil	8.271 (9.920)	3.000	1.980	66	1.620	54
Montfaron	12.271	4.580	3.220	70	2.720	59
Montgeroult*	310	116	78	67	23	20
Montigny-le-Bretonneux.	532	180	120	67	40	»
Montigny-les-Cormeilles*.	4.158	1.753	1.190	68	880	50
Montlhéry	2.970	1.148	510	44	330	29
Montlignon	1.398	541	284	53	183	34
Montmagny	4.434	1.960	1.520	78	1.340	68
Montmorency	14.094	4.920	2.960	60	2.500	51
Montsoult	1.209	580	410	71	330	57
Morainvilliers	848	420	120	29	40	»
Morangis	3.593	1.660	1.280	77	900	54
Morsang-sur-Orge	5.269	1.880	1.360	72	950	51
Mours*	293	139	76	55	18	13
Mureaux (les)	8.218	3.220	1.240	39	480	15
Neauphle-le-Château*.	1.338	571	174	31	94	17
Neauphle-le-Vieux	675	180	180	100	20	»
Nesles-la-Vallée	1.124	280	120	43	40	»
Neuilly-Plaisance	13.211	5.520	3.940	71	3.560	65
Neuilly-sur-Marne*.	12.798	4.091	1.958	48	1.679	41
Nointel*	392	156	103	66	20	13
Noiseau*	799 (924)	313	170	54	110	35

COMMUNES	POPULATION totale.	POPULATION active totale.	PROPORTION ACTIVE travaillant hors de la commune. Total.	Proportion. P. 100.	Dont travaillant dans la Seine. Total.	Proportion. P. 100.
Noisy-le-Grand	10.398 (12.446)	4.140	3.080	74	2.500	60
Noisy-le-Roi*	967	414	175	42	81	20
Noisy-sur-Oise*	374	173	92	53	23	13
Norville (la)*.....	1.160	503	389	77	160	32
Nozay*	336	161	31	19	14	9
Ollainville	947	560	180	32	40	»
Orgeval	1.742	780	140	18	100	13
Ormesson-sur-Marne.	5.252	1.980	1.440	73	1.300	66
Ormoy	335	147	101	69	14	10
Orsay	6.443 (7.187)	2.500	1.400	56	1.260	50
Osny*	2.226	767	485	63	242	32
Palaiseau	10.118 (11.635)	4.260	2.820	66	2.400	56
Paray-Vieille-Poste..	6.216	2.600	2.140	82	1.600	62
Parmain*	1.707	656	365	56	178	27
Pecq (le)*.....	6.785	3.042	2.251	74	1.210	40
Perray-en-Yvelines (le)*	1.466	594	281	47	155	26
Persan*	4.473	1.922	777	40	327	17
Pierrelaye*	3.047	1.358	614	45	300	22
Piscop*	458	208	129	62	100	48
Plaisir*	2.683	615	263	43	118	49
Plessis-Bouchard (le).	2.103	880	650	74	510	58
Plessis-Trévise (le).	2.426 (3.467)	1.140	860	75	600	53
Poissy	15.046	7.220	2.380	33	1.540	21
Pontoise	14.139	5.600	2.460	44	1.280	23
Porcheville*	589	234	150	64	39	17
Port-Marly (le).....	1.422	500	240	48	80	»
Presles*	1.959	776	422	54	264	34
Puiseux-en-France*.	750	298	215	72	173	58
Queue-en-Brie (la)*	771	279	182	65	134	48
Quincy-sous-Sénart.	2.090	835	600	72	481	58
Raincy (le).....	14.242	5.780	3.900	68	3.480	60
Ris-Orangis	5.576	2.470	1.470	60	1.150	47
Rocquencourt*	556	151	96	64	43	29
Roissy-en-France ..	1.158	900	260	29	120	13
Rosny-sur-Seine ...	1.343	320	220	69	40	»
Rueil-Malmaison ...	32.212 (35.774)	15.520	8.960	58	7.560	49
Saclay*	1.059	476	265	56	161	34
Saint-Brice-sous-Forêt.	3.080	1220	900	74	700	57
Saint-Cloud	20.671	9.960	5.840	59	5.080	51
Saint-Cyr-l'Ecole*...	7.368	2.814	2.029	72	1.083	39
Saint-Forget*	288	119	77	65	38	40
Sainte-Geneviève-des-Bois.	11.219	4.540	3.120	69	2.220	49
Saint-Germain-en-Laye.	29.429	12.920	6.060	47	4.160	32
Saint-Germain-lès-Arpajon*.	1.420	607	422	70	171	28
Saint-Germain-lès-Corbeilles.	544	247	185	75	19	8
Saint-Gratien	7.204	3.200	2.240	70	1.880	59
Saint-Gratien	7.782	3.020	2.080	69	1.620	54
Saint-Germain-du-Tertre*.	1.722	576	172	30	108	19
Saint-Michel-sur-Orge.	2.965	1.060	860	81	660	62
Saint-Nom-la-Bretèche*.	880	392	211	54	131	33
Saint-Ouen-l'Aumône.	5.346	2.410	1.310	54	570	24
Saint-Pierre-du-Perray.	631	80	80	»	40	»
Saint-Prix*	2.999	1.254	940	75	745	59
Saint-Rémy-lès-Chevreuse.	2.515 (2.513)	870	520	60	400	46
Saint-Prix-s.-Seine*.	1.244	517	389	75	53	10
Saint-Vrain*	826	285	148	52	47	17
Sannois	13.644	6.260	4.440	71	3.420	55
Santeny*	666	254	107	42	60	24
Sarcelles	8.397 (10.233)	3.600	2.940	82	2.680	74
Sartrouville	21.743	9.420	6.280	67	4.440	47
Saulx-lès-Chartreux*.	1.460	674	291	43	152	23
Savigny-sur-Orge ..	17.608	7.180	5.560	77	4.420	62
Senlis	477	188	96	51	56	30
Seraincourt	600	340	180	53	140	41
Sevran	12.956	5.820	4.160	72	3.360	58
Sèvres	17.109	8.420	5.800	69	5.060	60
Soisy-sous-Montmorency.	7.023	2.820	2.060	73	1.640	58
Soisy-sur-Seine* ..	1.860	761	460	60	249	33
Sucy-en-Brie	8.570	3.680	2.120	58	1.880	51
Survilliers	1.232	1.180	280	24	180	15
Taverny*	7.080	2.877	1.907	66	1.514	53
Thillay (le).....	1.570	540	380	70	260	48
Thiverval-Grignon..	684	260	80	»	60	»
Trappes	4.885 (5.706)	2.250	920	41	610	27
Tremblay-lès-Gonesse.	9.510	3.780	3.120	83	2.520	67
Triel-sur-Seine	4.499	1.860	920	50	220	12
Us*	742	325	124	38	68	21
Valenton*	2.773	1.209	866	72	593	49
Valmondois*	827	329	165	50	108	33
Varennes-Jarcy*....	655	253	163	64	134	53
Vaucresson*	4.268	1.826	1.214	67	871	48
Vauhallan*	723	377	153	41	95	25
Vaujours*	3.972	1.517	1.021	67	660	44
Vauréal	606	160	100	63	80	»
Vaux-sur-Seine* ...	1.996	790	459	58	180	23
Vélizy-Villacoublay.	6.075	2.360	1.800	76	1.400	59
Vémars	531	260	40	»	40	»
Verneuil-sur-Seine*.	2 118	819	476	58	232	28
Vernouillet*	1.901 (3.313)	1.120	834	75	442	40
Verrières (la)*.....	251	239	182	76	112	47
Verrières-le-Buisson	4.464	1.840	1.260	69	1.120	60
Versailles	84.445	33.440	14.100	42	10.900	33
Vert-le-Grand*	776	313	138	44	51	16
Vert-le-Petit*	1.138	442	130	29	52	12
Vésinet (le).....	15.665	6.220	4.220	68	2.960	48
Viarmes*	2.055	891	588	66	233	26
Vigneux-sur-Seine..	9.124	3.940	2.800	71	2.280	58
Villabé*	1.443	701	607	87	55	8
Villebon-sur-Yvette*	2.370	933	565	61	449	48
Villecresnes*	2.297	927	521	56	393	42
Ville-d'Avray*	4.351 (5.117)	2.127	1.435	68	1.196	56
Ville-au-Bois (la)*..	1.431	627	295	47	162	26
Villejust	577	360	60	»	20	»
Villemoisson-sur-Orge.	2.310	660	580	88	420	64
Villeneuve-le-Roi...	16.715	7.160	5.600	78	4.880	68
Villeneuve-Saint-Georges.	21.596	9.800	5.220	53	4.580	47
Villennes-sur-Seine*	1.889	825	449	54	257	31
Villepinte	5.503	2.760	2.360	86	1.900	69
Villepreux*	853	320	168	53	102	32
Villiers-le-Bel	4.852 (5.643)	1.980	1.320	67	1.100	56
Villiers-Saint-Frédéric.	604	280	180	64	20	»
Villiers-sur-Marne..	9.205	4.060	2.900	71	2.720	67
Villiers-sur-Orge*...	703	253	188	74	68	27
Viroflay	13.292	5.600	4.260	76	3.180	57
Viry-Chatillon	10.622	4.420	2.820	64	2.080	47
Voisins-le-Bretonneux*.	333	124	74	60	28	23
Wissous	2.053 (2.594)	820	420	51	380	46
Yerres	6.905	920	760	83	620	67
Oise.						
Boran-sur-Oise*	1.345	541	222	41	61	11
Chambly	4.248	1.700	600	35	220	13
Chantilly	7.065	3.700	760	21	640	17
Chapelle-en-Serval (la)*	606 (730)	243	103	42	40	17
Coye-la-Forêt*	1.813	697	427	61	331	48
Gouvieux	3.674	1.100	140	13	120	11
Lamorlaie	1.947	1.000	180	16	140	14
Mesnil-en-Thelle (le)	588	300	180	60	20	»
Mortefontaine	598	160	20	»	20	»
Nanteuil-le-Haudoin	1.612	860	200	23	160	19
Orry-la-Ville*	3.371 (1.713)	634	457	72	320	51
Plailly	1.500	360	40	»	20	»
Saint-Maximin	1.518	560	40	»	20	»

COMMUNES	POPULATION totale.	POPULATION active totale.	PROPORTION ACTIVE travaillant hors de la commune. Total.	Proportion. P. 100.	Dont travaillant dans la Seine. Total.	Proportion. P. 100.
Seine-et-Marne.						
Annet-sur-Marne ...	1.101	420	240	57	140	33
Brie-Comte-Robert*.	3.511	1.555	475	31	300	19
Brou - sur - Chantereine.	1.968	1.143	623	74	334	40
Busy-Saint-Georges.	510.	260	160	62	»	»
Cesson*	989	399	195	49	96	24
Champs-sur-Marne .	2.918 (3.268)	1.417	1.031	73	654	46
Charny	531	200	120	60	80	»
Chelles	19.539	8.020	5.640	70	4.500	56
Chevry-Cossigny....	757	260	100	39	60	»
Claye-Souilly*	2.456	1.084	327	30	193	18
Combs-la-Ville	2.833	1.244	794	64	650	52
Couvert	888	480	820	46	60	»
Coupvray	707	380	300	79	180	47
Courtry	1.033	300	220	73	40	»
Dammarie-les-Lys..	7.057	3.320	1.640	49	220	7
Dammartin-en-Goële	1.556	440	240	55	160	36
Dampmart	1.179	600	340	57	200	33
Esbly	2.362	880	580	66	420	48
Evry-le-Château....	613	140	100	71	20	»
Favières	552	200	140	70	»	»
Gretz-Armainvilliers	2.265 (2.517)	1.100	620	56	600	55
Grisy-Suisnes	1.125	480	80	»	40	»
Juilly	1.315	340	100	29	60	»
Lagny	8.982	4.420	2.180	49	1.640	37
Lieusaint	717	240	20	»	20	»
Meaux	16.667	7.140	1.880	26	1.160	16
Mée-sur-Seine*	1.220	464	348	75	46	10
Melun	20.219	8.260	2.320	28	960	12
Mesnil-Amelot (le).	611	260	60	»	40	»
Messy	515	180	80	»	60	»
Mitry-Mory	8.697	3.380	2.120	63	1.840	54
Moisy-Cramayel ...	1.372	420	160	38	20	»
Monévrain	805	180	140	78	60	»
Montry	955	180	100	56	60	»
Noisiel*	1.186	620	118	19	79	13
Ozoir-la-Ferrière* ..	2.050 (2.332)	819	409	50	361	44
Pin (le)	506	300	40	»	40	»
Pomponne*	1.233	500	323	65	189	38
Pontault-Combault..	4.552 (5.520)	1.680	1.240	74	1.160	69
Presles-en-Brie	614	240	80	»	60	»
Rochette (la)*.....	1.172 (1.504)	466	346	73	55	12
Roissy*	917 (1.021)	405	273	67	222	55
Saint-Germain-sur-Morin.	746	340	120	35	40	»
Saint-Mard	984	460	180	39	100	22
Saint-Thibault-des-Vignes.	634	360	300	83	100	28
Savigny-le-Temple..	770	420	120	29	20	»
Servon*	547	226	131	58	83	37
Soignolles-en-Brie ..	716	320	180	56	40	»
Thieux	498	320	140	44	100	31
Thorigny-s.-Marne*	3.040	1.292	987	76	628	49
Torcy*	2.212 (2.631)	937	662	71	314	34
Tournan-en-Brie....	2.524	1.220	500	41	380	31
Vaires-sur-Marne....	6.625	2.660	1.620	61	1.280	48
Vaux-le-Pénil*	1.719	683	440	64	64	9
Villeparisis	7.525	2.820	1.780	63	1.280	45
Villevaudé	651	300	180	60	80	»

Les communes marquées d'un astérisque sont celles pour lesquelles un dépouillement de la totalité de bulletins individuels a permis de connaître exactement la population active.

La population indiquée entre parenthèses pour certaines communes est celle qui est considérée comme officielle à la suite de recensements partiels effectués en 1956 ou en 1957. La population active de ces communes portée sur le tableau est celle de mai 1954.

ANNEXE N° 3

S. N. C. F.

Parcours des trains de banlieue en millions de kilomètres (Grande banlieue) (1).

ANNÉES	TOTAL	PAR vapeur.	PAR loco-électriques.	PAR automotrices électriques.	PAR autorail.
1938	23,9	»	»	»	»
1941	12,4	6,03	0,034	6,16	0,170
1942	11,2	5,69	0,009	5,36	0,154
1943	11,3	5,80	0,004	5,44	0,055
1944	7,3	3,54	0,050	3,64	0,067
1945	11	4,80	0,050	5,88	0,249
1946	15,7	7,00	0,832	8,21	0,484
1947	17,1	7,18	0,090	9,30	0,556
1948	18,4	7,93	0,156	9,85	0,477
1949	18,7	8,11	0,158	9,91	0,550
1950	18,6	7,60	0,434	9,93	0,618
1951	18,8	7,00	1,39	9.65	0,785
1952	19,2	7,04	1,44	9,88	0,862
1953	18,8	6,71	1,84	9,43	0,84
1954	19,9	6,95	1,28	10,7	0,921
1955	20,4	6,98	0,414	12,1	0,902
1956	20,68	7,08	0,202	12,6	0,899
1957	21,0	7,18	0,184	12,7	0,926
1958	»	»	»	»	»

(1) Y compris parcours de matériel vide.

ANNEXE N° 4

A. — *Nombre de voyageurs utilisant les différentes lignes du métropolitain aux « heures de pointe » et aux « heures creuses ».*

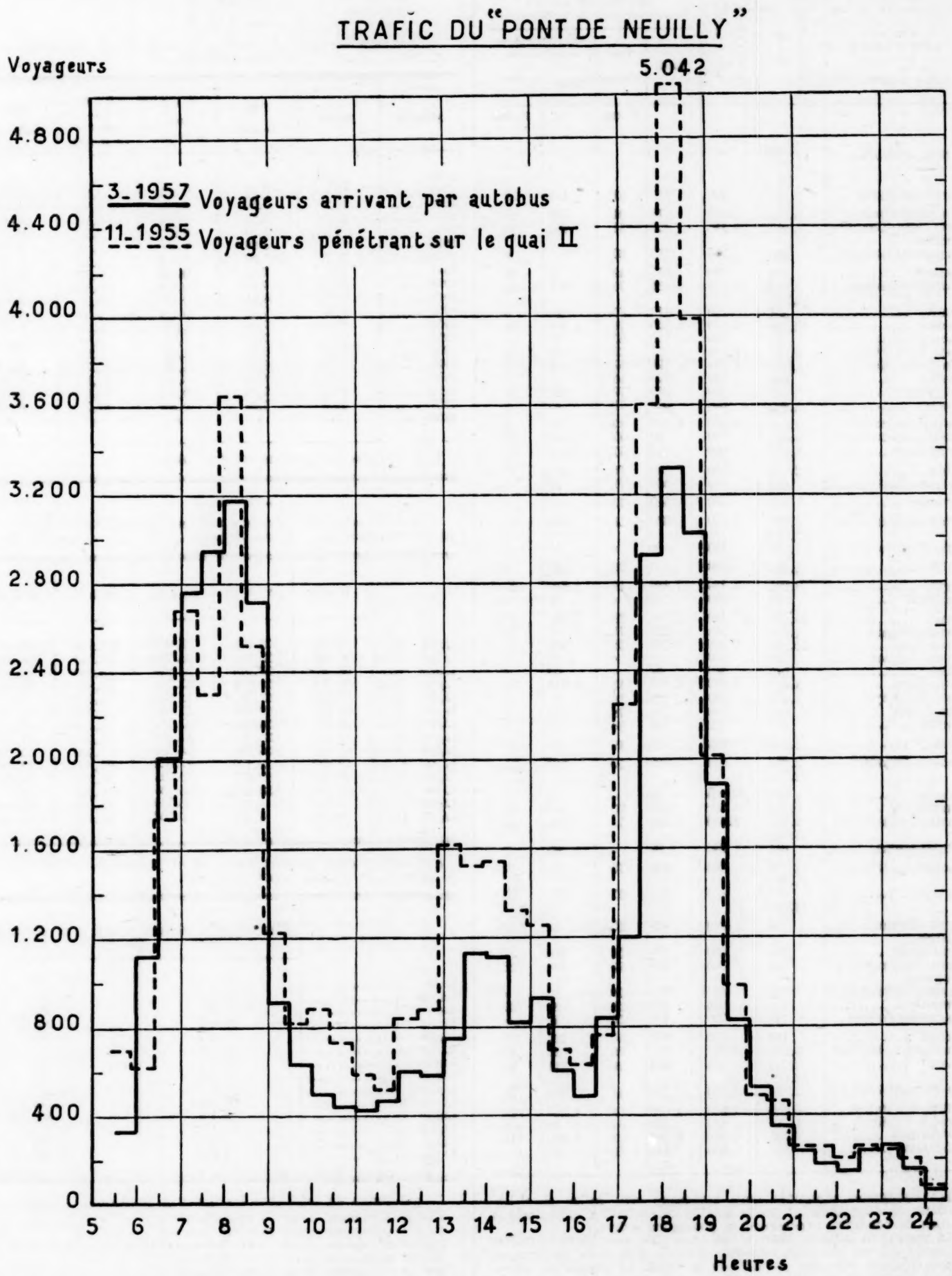
	8 à 9	12 à 13	14 à 15	18 à 19	19 à 20
Ligne 1...	74.966	37.836	38.083	107.408	52.401
Ligne 2...	50.648	25.845	28.733	79.523	38.008
Ligne 3...	62.483	32.914	34.931	85.668	41.853
Ligne 4...	66.256	28.882	27.536	96.966	51.158
Ligne 5...	30.209	12.207	11.998	55.785	24.176
Ligne 6...	38.168	19.094	17.880	60.944	28.401
Ligne 7...	56.454	26.929	27.709	84.790	39.451
Ligne 8...	57.335	28.558	27.460	82.584	37.959
Ligne 9...	69.895	39.711	36.793	97.730	44.196
Ligne 10...	19.654	12.129	11.022	31.810	16.852
Ligne 11...	16.333	10.047	8.312	26.774	14.273
Ligne 12...	52.410	30.988	33.763	81.368	40.202
Ligne 13...	19.647	9.392	8.710	34.691	17.639
Ligne 14...	8.580	4.462	3.552	12.443	6.926

Aux heures dites creuses (entre 10 et 11 heures et entre 15 et 16 heures), le tableau serait le suivant:

	ENTRE 10 ET 11 HEURES	ENTRE 15 ET 16 HEURES
Ligne 1.....	23.363	32.136
Ligne 2.....	12.952	20.442
Ligne 3.....	20.506	31.524
Ligne 4.....	19.832	25.909
Ligne 5.....	8.434	9.914
Ligne 6.....	10.105	14.627
Ligne 7.....	17.262	24.411
Ligne 8.....	15.083	23.733
Ligne 9.....	21.744	32.593
Ligne 10.....	6.399	9.746
Ligne 11.....	5.191	7.468
Ligne 12.....	17.174	28.777
Ligne 13.....	4.509	7.192
Ligne 14.....	1.775	3.183

Ce qui donne un total pour les lignes de métro de:

139.240 voyageurs entre 9 et 10 heures;
168.511 voyageurs entre 15 et 16 heures;
623.038 voyageurs entre 8 et 9 heures;
318.994 voyageurs entre 12 et 13 heures;
309.942 voyageurs entre 14 et 15 heures;
938.484 voyageurs entre 18 et 19 heures;
453.435 voyageurs entre 19 et 20 heures.


TRAFIC DU "PONT DE NEUILLY"
Voyageurs
5.042
4.800
4.400
4.000
3.600
3.200
2.800
2.400
2.000
1.600
1.200
800
400
0
3-1957 Voyageurs arrivant par autobus
11-1955 Voyageurs pénétrant sur le quai II
5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24
Heures

ANNEXE 6

Evolution de la population de la région parisienne, recensements partiels effectués depuis 1954.

COMMUNES	AUGMENTATION de la population	ORIGINE			
		Seine.		Seine-et-Oise.	Autres départements.
		Paris.	Banlieue.		
Antony	6.049	1.448	1.127	468	3.006
Bagneux	1.572	673	515	94	290
Bobigny	1.973	554	723	98	538
Bondy	3.159	1.126	1.033	454	546
Champigny-sur-Marne	4.397	1.335	1.545	349	1.148
Chatenay-Malabry	3.738	1.345	1.803	308	282
Chevilly-Larue	2.388	573	657	173	985
Créteil	2.479	1.019	725	222	513
Fresnes	2.431	754	772	191	714
Nanterre	7.246	1.829	1.140	652	3.625
Crly	2.169	666	1.037	105	361
Sceaux	1.855	854	481	177	343
Stains	1.995	741	501	168	585
Thiais	1.193	293	747	91	62
Villejuif	4.292	1.831	1.288	524	649
Villeneuve-la-Garenne	1.812	1.010	530	156	116

Soit, pour les 16 villes considérées, 13.783 provinciaux pour un accroissement de 48.688 habitants. Il faut préciser que l'origine est fixée en fonction des lieux de naissance. Etant donné l'attrait de la ville, il est probable que figurent comme en provenance de Paris un certain nombre de bébés nés dans une clinique de la capitale, de parents non fixés à Paris. La même constatation s'applique pour la colonne « banlieue », et à un titre beaucoup moindre, pour les deux autres colonnes. L'on peut tenir pour valables les chiffres relevés ci-dessus constituant l'apport extraordinaire de la province dans les villes de la Seine.

Pour la Seine-et-Oise, des statistiques donnent les résultats suivants qui semblent pouvoir être interprétés de la même manière.

COMMUNES	AUGMENTATION de la population	ORIGINE		
		Seine-et-Oise.	Seine.	Autres départements.
Athis-Mons	1.516	414	839	263
Bois-d'Arcy	288	131	138	19
Brétigny-sur-Orge	524	124	170	230
Brunoy	1.116	201	622	293
Buc	156	114	17	25
La Celle-Saint-Cloud	3.130	340	1.187	1.603
Le Chesnay	1.088	819	170	99
Clayes-Soullly	2.046	804	1.033	209
Clichy-sous-Bois	1.194	314	661	219
Conflans-sainte-Honorine	1.414	651	512	251
Ecquevilly	199	156	4	39
Epône	339	169	99	71
Eragny	221	74	103	44
Fontenay-le-Fleury	556	401	122	33
Garges-lès-Gonesses	989	92	792	105
Goussainville	955	177	535	243
Limay	541	231	47	263
Louveciennes	350	94	188	68
Marly-le-Roi	461	112	300	49
Massy-Palaiseau	1.555	248	1.199	108
Mesnil-le-Roi	1.217	403	649	165
Montfermeil	1.649	420	834	395
Noiseau	125	33	76	16
Noisy-le-Grand	2.048	281	1.256	511
Orsay	744	131	521	92
Palaiseau	1.514	235	1.102	180
Plessis-Trévise	1.041	152	759	130
Rueil	3.542	564	2.584	414
Saint-Rémy-lès-Chevreuse	298	64	177	57
Sarcelles	1.836	202	1.204	430
Trappes	821	375	160	286
Vernouillet	1.412	328	914	170
Ville-d'Avray	766	137	545	84
Villiers-le-Bel	791	296	395	170
Vissous	541	71	370	100

ANNEXE 7

La concentration industrielle dans la région parisienne.

Evolution depuis l'intervention des mesures de décentralisation (d'après « Décentralisation et localisation industrielle » édité par le ministère du logement).

I. — Nombre des permis accordés.

ANNÉES	CRÉATIONS (1)		EXTENSIONS	
	France entière.	Région parisienne (2).	France entière.	Région parisienne (2).
1956	266	51	861	171
1957	261	28 (3)	909	149

(1) La création est l'implantation d'une industrie nouvelle dans une commune où elle n'était pas implantée, même par transfert en provenance d'une autre commune. Les bâtiments utilisés précédemment dans une autre commune étant alors abandonnés.
(2) Les limites de cette région au sens du ministère du logement ont été précisées ci-dessus (voir page 938).
(3) Dont 19 par transfert.

II. — Surfaces de planchers.

ANNÉES	CRÉATIONS (1)		EXTENSIONS	
	France entière.	Région parisienne.	France entière.	Région parisienne.
	Mètres carrés.	Mètres carrés.	Mètres carrés.	Mètres carrés.
1956	934.401	257.547	1.479.276	393.276
1957	718.620	91.147	1.563.558	359.657

(1) La création est l'implantation d'une industrie nouvelle dans une commune où elle n'était pas implantée, même par transfert en provenance d'une autre commune. Les bâtiments utilisés précédemment dans une autre commune étant alors abandonnés.

Il faut souligner ici qu'en interprétant les chiffres relatifs aux surfaces de planchers il y a lieu de tenir compte des faits suivants:

a) Les surfaces sont occupées de façon plus ou moins denses selon qu'il s'agit d'ateliers ou d'entrepôts;

b) Le matériel moderne exige plus de place en occupant moins de main-d'œuvre;

c) Les industries de la région parisienne ont une tendance très nette à utiliser au maximum l'espace dont elles disposent;

d) Le foisonnement des bureaux d'affaires dans la région parisienne n'est pas reflété par ce tableau;

e) La surface moyenne de plancher est plus élevée dans la région parisienne: 2.547 mètres carrés par permis dans la région parisienne contre 1.875 mètres carrés en province;

f) Dans la région parisienne en 1957: 55.700 mètres carrés de planchers industriels se sont trouvés libérés dont 22.000 mètres carrés seront démolis pour faire place à des habitations.

Depuis 1956, les statistiques permettent de constater que la diminution du nombre des « créations industrielles » résulte presque exclusivement de la baisse enregistrée dans la région parisienne. Pour les demandes d'extensions, la baisse enregistrée dans cette région ne se retrouve pas dans les chiffres relatifs à la France entière. On peut voir là une amorce de décentralisation qui, dans quelques années, pourra avoir une répercussion sensible sur l'émigration des populations actives dans la région parisienne.

Mais la région parisienne représente encore en 1957, 15,1 p. 100 des permis de construire et 19,5 p. 100 des surfaces de planchers industriels délivrés dans toute la France (Seine-et-Oise: 217.534 mètres carrés; Seine: 214.348 mètres carrés; Nord: 148.854 mètres carrés).

III. — Emplois nouveaux résultant des contributions autorisées.

ANNÉES	CRÉATIONS		EXTENSIONS	
	France entière.	Région parisienne.	France entière.	Région parisienne.
1956	19.247	2.794 (14 %)	19.572	3.309 (15,7 %)
1957	13.708	1.631 (11,9 %)	18.720	3.482 (18,6 %)

ANNEXE 8

Importance du secteur industriel dans la région parisienne.

La répartition s'effectuait ainsi en 1954 par catégories d'activités:

ENTREPRISES	PARIS	SEINE-ET-MARNE	SEINE-ET-OISE	SEINE	ENTREPRISES	PARIS	SEINE-ET-MARNE	SEINE-ET-OISE	SEINE
Pétroles et carburants....	67	4	11	58	Constructions navales.....	69	15	32	70
Extraction du minerai de fer	46	»	»	»	Automobiles, cycles.....	3.245	665	1.899	4.262
Extraction d'autre minerai	63	4	10	»	Aéronautique	92	4	28	94
Extraction des matériaux de construction.....	137	162	169	51	Constructions électriques.	2.584	156	622	1.656
Préparation de minéraux divers	50	1	10	9	Précision	3.442	161	653	1.442
Préparation de sidérurgie.	51	10	»	6	Verre	668	52	87	383
Métallurgie des métaux non ferreux.....	58	»	13	44	Céramique	352	26	116	160
Première transformation des métaux.....	184	»	34	135	Construction	330	89	296	500
Fonderies	285	85	460	1.481	Bâtiment	10.070	2.506	7.731	8.328
Construction des machines	1.087	46	231	853	Travaux publics.....	566	83	208	250
Mécanique générale.....	1.717	824	1.510	2.591	Chimique	1.906	86	359	1.456
Articles métalliques.....	1.496	131	580	2.038	Banque et bourse.....	1.767	64	107	179
					Assurance	996	20	37	48
					Cinéma	875	3	17	87

ANNEXE 9

Situation des effectifs du second degré public au 5 octobre 1957.

(Année scolaire 1957-1958.)

DÉPARTEMENTS	NOMBRE DES ÉLÈVES						TOTAL GÉNÉRAL DES ÉLÈVES		
	Classes préparatoires aux grandes écoles.		Classes secondaires (1).		Sections techniques.				
	Garçons.	Filles.	Garçons.	Filles.	Garçons.	Filles.	Garçons.	Filles.	Total.
Seine (2).....	5.972	1.440	45.024	37.583	1.614	935	52.610	39.958	92.568
Seine-et-Marne.....	72	3	2.218	2.226	»	»	2.290	2.229	4.519
Seine-et-Oise.....	212	100	9.619	9.152	412	997	10.243	10.249	20.492

(1) De la 6e aux classes terminales (y compris les classes d'arts et métiers relevant de la direction du second degré.
(2) Sans le centre national d'enseignement par correspondance.

Situation des effectifs des cours complémentaires au 5 octobre 1957.

(Année scolaire 1957-1958.)

ACADÉMIES ET DÉPARTEMENTS	NOMBRE DES ÉLÈVES				TOTAL GÉNÉRAL des élèves.		
	Enseignement général.		Sections professionnelles.				
	Garçons.	Filles.	Garçons.	Filles.	Garçons.	Filles.	Total.
Seine	20.862	21.704	8.155	14.192	29.017	35.896	64.913
Seine-et-Marne	2.112	2.337	3	218	2.115	2.555	4.670
Seine-et-Oise	11.312	11.438	685	4.199	11.997	15.637	27.634

Situation des effectifs de l'enseignement technique public au 5 octobre 1957.

(Année scolaire 1957-1958.)

DÉPARTEMENTS	NOMBRE DES ÉLÈVES				TOTAL GÉNÉRAL		
	Enseignements industriels.		Enseignements économiques et sociaux.				
	Garçons.	Filles.	Garçons.	Filles.	Garçons.	Filles.	Total.
Seine	6.778	3.055	162	1.380	6.940	4.435	11.375
Seine-et-Marne				Néant.			
Seine-et-Oise	1.358	77	135	458	1.493	535	2.028

ANNEXE 10

Parcours trains de la banlieue de Paris.

(En millions de km) (1).

ANNEES	EST	NORD	OUEST	SUD-OUEST	SUD-EST	TOTAL banlieue de Paris.
1938	4,2	5	11,3	1,8	1,6	23,9
1957	2,3	3,8	9,5	2,6	2,8	21

(1) Document communiqué par la S. N. C. F.

ANNEXE 11

Banlieue de Paris.

Places offertes kilomètres 1938-1957.

(En millions) (1).

MODE DE TRACTION	EST	NORD	OUEST	SUD-OUEST	SUD-EST	TOTAL
Année 1938.						
Vapeur	4.443	6.002	2.438	»	2.321	15.204
Electrique	»	»	4.731	2.176	»	6.907
Autorail	44	97	1	»	»	112
Total	4.457	6.099	7.170	2.176	2.321	22.223
Année 1957.						
Vapeur	2.284	4.373	2.181	»	»	8.838
Electrique	»	»	4.826	2.588	1.486	8.900
Autorail	38	74	20	»	»	132
Total	2.322	4.447	7.027	2.588	1.486	17.870
Variations 1957-1958 en pourcentage	— 47,9	— 27,1	— 2	+ 18,9	— 36	— 19,6

(1) Document communiqué par la S. N. C. F.

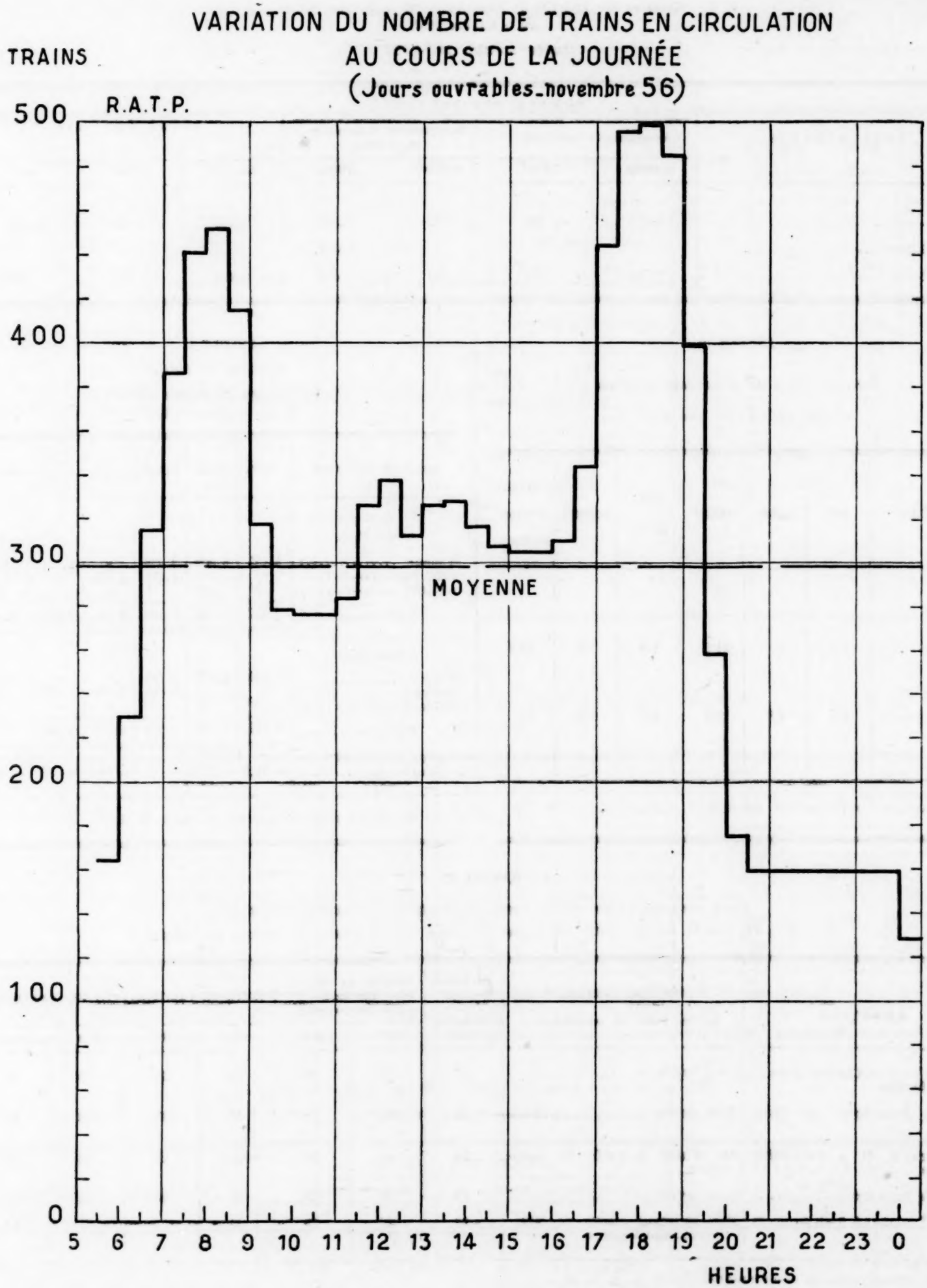
ANNEXE 12

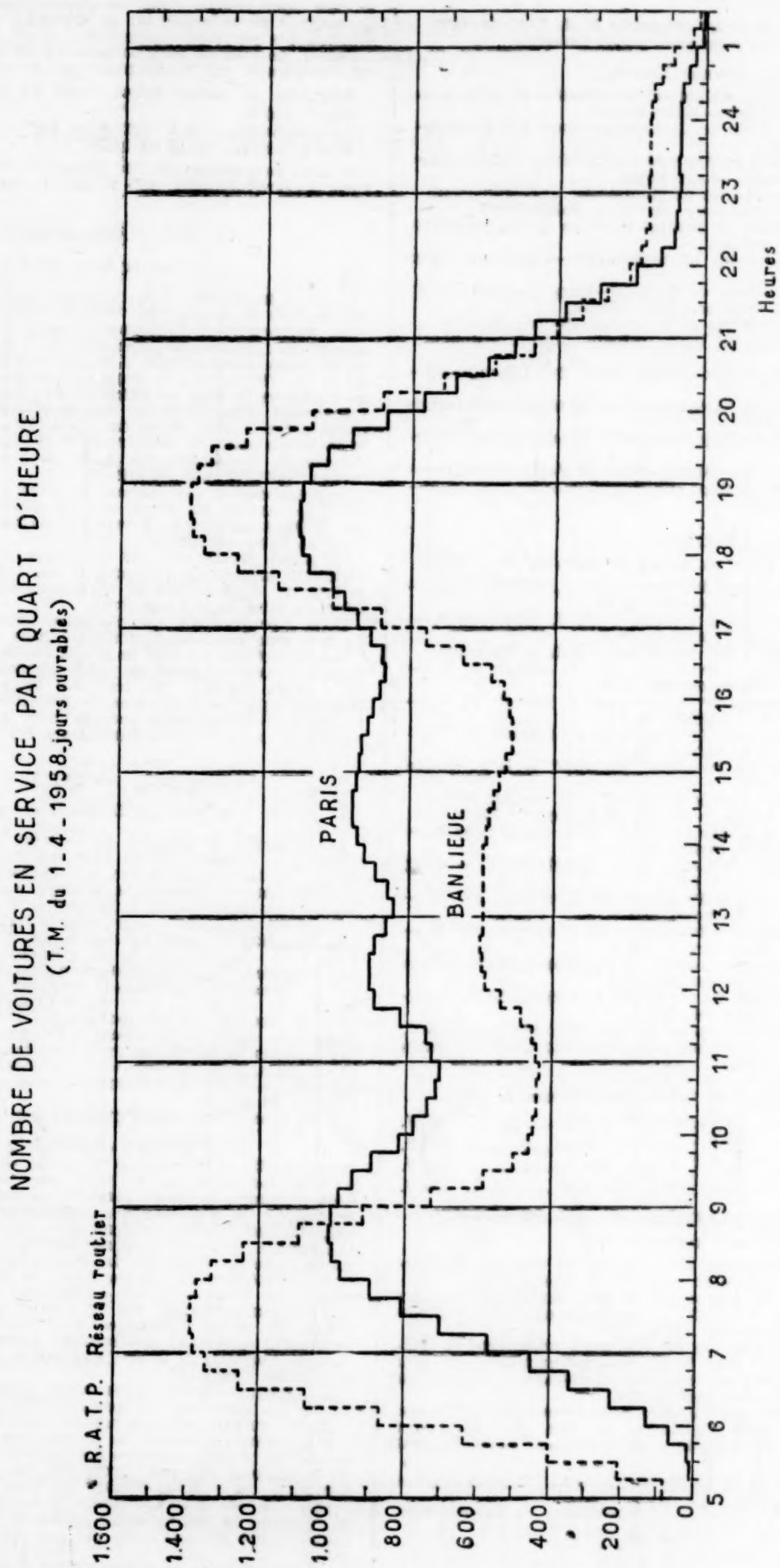
Etude comparative du service voyageurs banlieue des années 1938 *et* 1958.

(L'étude porte sur le service d'été. Les trains comparés ont été pris vers 7 heures du matin.) (1)

RELATION	DESSERTE ASSURÉE par les trains en comparaison.	DISTANCE (Km). — Evaluation 1938.	NOMBRE DE TRAINS sur Paris d'un jour ouvrable.		TEMPS DE PARCOURS		VITESSE COMMERCIALE	
			1938.	1958.	1938.	1958.	1938	1958.
La Varenne-Chennevières à Paris-Bastille.	Cinq arrêts	17	48	26	29	25	35	41
Creil à Paris-Nord (via Chantilly).	Trois arrêts	51	31	28	45	47	68	65
Versailles R. D. à Paris-Saint-Lazare.	Pas d'arrêt à partir de Saint-Cloud.	23	44	59	29	29	48	48
Juvisy à Paris-Orsay	Deux arrêts	23	49	78	27	25	51	55
Corbeil-Essonnes à Paris-Lyon (2)	Pas d'arrêt à partir de Villeneuve-Saint-Georges.	33	23	39	44	35	45	57

(1) Renseignements communiqués par la S. N. C. F.
(2) L'arrêt de Grigny n'existait pas en 1938.


VARIATION DU NOMBRE DE TRAINS EN CIRCULATION
AU COURS DE LA JOURNÉE
(Jours ouvrables_novembre 56)
TRAINS
R.A.T.P.
500
400
300
200
100
0
MOYENNE
5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 0
HEURES


NOMBRE DE VOITURES EN SERVICE PAR QUART D'HEURE
(T.M. du 1-4-1958-jours ouvrables)
R.A.T.P. Réseau routier
PARIS
BANLIEUE
Heures
1.600
1.400
1.200
1.000
800
600
400
200
0
5
6
7
8
9
10
11
12
13
14
15
16
17
18
19
20
21
22
23
24
1

ANNEXE 13

Nomenclature des lignes, pour les transports R. A. T. P. de nuit, avec indication des principaux points desservis.

Châtelet (avenue Victoria).

NA — Pont de Neuilly—Porte Maillot—Etoile—Champs-Elysées—Concorde—Madeleine—Opéra—Palais-Royal.
NB — Mairie de Levallois—Porte de Champerret—Gare Saint-Lazare—Opéra—Palais-Royal.
NC — Mairie de Clichy—Porte et Place de Clichy—Place Pigalle—Carrefour de Châteaudun—Palais-Royal.
ND — Mairie de Saint-Ouen—Portes de Montmartre et Clignancourt—Barbès—Rochechouart—Gare du Nord—Palais-Royal.
NE — Eglise de Pantin—Porte de Pantin—Place de Stalingrad—Gare de l'Est—Arts et Métiers.
NF — Mairie des Lilas—Porte des Lilas—Belleville—République—Arts et Métiers.
NG — Mairie de Montreuil—Porte de Bagnolet—Place Gambetta—Voltaire—République—Strasbourg-Saint-Denis.
NH — Vincennes (Château)—Porte de Vincennes—Nation—Bastille.
NI — Kremlin-Bicêtre—Porte et Place d'Italie—Gobelins—Maubert-Mutualité.
NJ — Porte d'Orléans—Denfert-Rochereau—Gare du Luxembourg—Place Saint-Michel.
NK — Mairie d'Issy—Porte de Versailles—Gare Montparnasse—Odéon—Place Saint-Michel.
NL — Place Balard—La Motte-Picquet-Grenelle—Invalides—Gare d'Orsay.
NM — Porte de Saint-Cloud—La Muette—Gare de Passy—Trocadéro—Rond-Point des Champs-Elysées—Concorde—Madeleine—Opéra—Palais-Royal.

ANNEXE 14

Evolution du prix du billet et du carnet de métro de 1938 à 1958.

1er janvier 1938. — Billet simple 1re classe: 1,60 F, carnet: 16 F. — Billet simple 2e classe: 1,10 F, carnet: 11 F.
24 novembre 1938. — Billet simple 1re classe: 1,90 F, carnet: 19 F. — Billet simple 2e classe: 1,30 F, carnet: 13 F.
4 août 1941. — Augmentation des billets demi-tarifs et collectifs.
1er avril 1944. — Billet simple 1re classe: 2,50 F, carnet: 25 F. — Billet simple 2e classe: 1,50 F, carnet: 15 F.
15 mars 1945. — Billet simple 1re classe: 3,50 F, carnet: 35 F. — Billet simple 2e classe: 2 F, carnet: 20 F.
5 janvier 1946. — Billet simple 1re classe: 5 F, carnet: 50 F. — Billet simple 2e classe: 2 F, carnet: 20 F.
2 janvier 1947. — Billet simple 1re classe: supprimé. — Billet simple 2e classe: 4 F, carnet: 40 F.
24 novembre 1947. — Billet simple 2e classe: 5 F, carnet: 50 F.
4 octobre 1948. — Billet simple 2e classe: 10 F, carnet: 100 F.
1er décembre 1948. — Billet simple 1re classe: 15 F, carnet: 150 F. — Billet simple 2e classe: 10 F, carnet: 100 F.
8 août 1949. — Billet simple 1re classe: 23 F, carnet: 150 F. — Billet simple 2e classe: 15 F, carnet: 100 F.
30 janvier 1950. — Billet simple 1re classe: 30 F, carnet: 200 F. — Billet simple 2e classe: 20 F, carnet: 140 F.
26 février 1951. — Billet simple 1re classe: 35 F, carnet: 225 F. — Billet simple 2e classe: 22 F, carnet: 150 F.
6 août 1951. — Billet simple 1re classe: 45 F, carnet: 300 F. — Billet simple 2e classe: 30 F, carnet 200 F.
6 janvier 1958. — Billet simple 1re classe: 70 F, carnet: 450 F. — Billet simple 2e classe, 45 F, carnet: 300 F.
Prix du billet aller et retour. — Au 1er janvier 1938: 1re classe 2,35 F, 2e classe 1,35 F. — Au 24 novembre 1938: 1re classe 2,75 F; 2e classe 1,60 F. — Supprimé en 1941.

Evolution du prix des cartes hebdomadaires pour le métro.

4 août 1941	10 F.	30 janvier 1950	105 F.
15 mars 1945	15 F.	25 février 1951	120 F.
2 janvier 1947	30 F.	6 août 1951	160 F.
24 novembre 1947	38 F.	6 janvier 1958	160 F.
4 octobre 1948	75 F.		

ANNEXE 15

Transports routiers-tarifs.

Avant l'intervention du décret du 12 novembre 1938 sur la coordination, le régime tarifaire était celui de la liberté totale.

A partir de cette date, un *prix moyen minima* fut imposé pour les lignes parallèles à la S. N. C. F. et les taxis collectifs (environ 0,35 F par voyageur-kilomètre).

A partir du 21 octobre 1940, les circonstances imposèrent la fixation d'un *prix limite* pour tous les transports maintenus. Ce prix était déterminé par l'ingénieur des ponts et chaussées en fonction du prix de revient de chaque exploitation.

De 1945 à 1949 les tarifs ont été fixés pour l'*ensemble des lignes.*

Les exploitants sont libres d'appliquer ou non des réductions sociales, sauf pour les services de « remplacement » où ils sont tenu de les appliquer.

Le barème varie en fonction de ces dispositions, les tarifs retenus ont évolué ainsi:

	Avec réductions.	Sans réductions.
	—	—
13 août 1946	1,30 F le kilomètre.	1,20 F.
6 août 1947	1,50 F le kilomètre.	1,40 F
30 décembre 1947	2,25 F le kilomètre.	2,10 F.
14 octobre 1948	2,75 F le kilomètre.	2,55 F.

Depuis 1949:

Un arrêté du 12 août 1950 a fixé un taux national. Le préfet fixe le tarif pour chaque ligne, le concessionnaire ayant la possibilité de majorer de 10 p. 100 ou de diminuer de 20 p. 100 le tarif, en fonction des servitudes particulières (profil des routes, taux de remplissage). Le *taux* de *base national* est de 3,40 F par kilomètre dans les compagnies qui n'appliquent pas de réduction.

Pour 1955 les chiffres suivants ont été fournis:

Seine: 4,10 F;
Seine-et-Marne: 4,30 F (5,25 F en 1957);
Marne: 5,10 F (6,50 F en 1957).

A titre de comparaison, le kilomètre revenait en 1955 à 4,40 F dans la Loire-Inférieure, 6,25 F dans la Haute-Loire.

ANNEXE 16

Le chemin de fer de Vincennes.

La ligne ferrée qui va de la Bastille à Boissy-Saint-Léger transportait en 1939 25 millions de voyageurs. Depuis la prolongation de la ligne métropolitaine Vincennes—Neuilly, jusqu'au Château de Vincennes de nombreuses lignes d'autobus drainent la population sur ce terminus métropolitain, il en est résulté sur la ligne de chemin de fer de Vincennes une chute brutale du trafic réduit à 6 millions de voyageurs en 1958. Le déficit actuel s'évalue à 600 millions par an

Le projet d'électrification des 18 kilomètres de voies qu'il concerne, prévu à l'acte dit loi du 4 juin 1941, puis inscrit aux deuxième et troisième plans de modernisation et d'équipement n'a pas encore été réalisé. (La totalité des lignes de banlieue représente 952 kilomètres dont 378 sont électrifiées.)

Le financement des travaux de l'ordre de 15 milliards n'a, en effet, pas encore été prévu au plan d'investissements; le seul projet envisagé consisterait à verser la subvention actuelle de 600 millions au futur exploitant.

Le projet présenterait les avantages suivants: confort, rapidité, régularité, capacité de transport, et une augmentation du peuplement le long de la ligne d'où un développement possible du trafic et un bénéfice futur pour l'exploitant.

Cette électrification est d'ailleurs indispensable pour permettre de faire face aux besoins minimum dans quelques années.

Les possibilités d'avenir de l'exploitation de la voie ferrée de Vincennes seraient augmentées par le raccordement de cette ligne avec celle de la défense sans traversée fluviale, malgré les difficultés présentées par les différences de gabarit des voies et par la coordination des tarifs entre le chemin de fer et le métropolitain. Le raccordement avec la gare Saint-Lazare est également prévu.

ANNEXE 17

La desserte du Palais des Expositions

Le Palais des Expositions s'est ouvert le 12 septembre.

Pour les floralies d'avril 1959, on prévoit 1.200.000 visiteurs à raison de 250.000 personnes les dimanches, 180.000 les samedis, 50.000 les autres jours de la semaine. Cela donne à penser qu'aux heures de pointe il faudra transporter 45.000 personnes.

Comment y faire face sans gêner le trafic habituel ?

La situation au pont de Neuilly est actuellement très mauvaise.

La ligne de métro n° 1 est saturée. D'autre part, les autobus sont surchargés et les attentes sont couramment de 15 à 20 minutes s'il se forme un bouchon, cas fréquent dans la grande voie qui y aboutit ou encore au pont de Bezons. La capacité maximum du pont de Neuilly, s'il est modifié par l'utilisation des terrains qui bordent la Seine (actuellement aux Etablissements Solex) ne pourra pas dépasser 20.000 voyageurs à l'heure, soit un autobus toutes les 20 secondes. A ce rythme, les « bouchons » sont probables. A titre indicatif, on évalue actuellement à 8.000 personnes à l'heure le débit au pont de Neuilly.

Il est donc indispensable d'assurer par un autre moyen la desserte du C. N. I. T.

La S. N. C. F. ne peut concevoir de halte au rond-point sans compromettre la desserte de Versailles ou de Saint-Nom-la-Bretèche. A titre rpovisoire, cette halte permettrait cependant d'amener 6.000 personnes à l'heure pendant les expositions. Resterait toujours à résoudre le problème du soulagement de la gare Saint-Lazare qui, ainsi qu'il a été souligné ci-dessus, va se trouver saturée par l'abondance des constructions nouvelles dans la banlieue Ouest, sur la ligne de Versailles. La seule solution d'avenir apparaît donc être le prolongement de la ligne de métro n° 1. Car il faudra transporter 45.000 — (20.000 + 6.000) soit 19.000 personnes par heure et par un moyen autre que les autobus et la S. N. C. F.

Mais les délais nécessaires, s'ils imposent une décision rapide, impliquent également une solution d'attente.

Serait-il possible de lever l'interdiction pour les autobus de franchir le Bois de Boulogne ?

La desserte à partir de la porte Champerret risque d'encombrer encore les boulevards Bineau et de Verdun déjà surchargés.

Mieux vaudrait partir du pont de Levallois.

Il est prévu un service de navettes entre le pont de Neuilly et le Rond-Point mais la question des terminus se pose. Le terrain prévu, au Rond-Point, n'a pas encore été mis à la disposition de l'administration. Au pont de Neuilly un aménagement général est prévu avec place pour le stationnement des autobus de navette. La largeur de l'avenue de Neuilly serait portée de 21 à 27 mètres. L'opération coûterait 120 millions; elle n'a pas été encore engagée, faute de crédits.

Le prolongement du métro coûterait de 9 à 10 milliards en petit gabarit et de 13 à 15 milliards en gabarit régional.

ANNEXE 18

LIGNES DE LA BANLIEUE DE PARIS

ANNEXE II

Avis présenté par la commission des affaires sociales.

M. le président de la commission des transports, des P. T. T. et du tourisme a adressé à la commission des affaires sociales la lettre suivante, en date du 4 juin 1958:

« La commission des transports, des P. T. T. et du tourisme a été chargée de préparer un rapport sur les liaisons villes-banlieues.

« Elle a procédé à certaines auditions, notamment à celles de MM. Sudreau, alors commissaire général au logement pour la région parisienne, et Ardant, commissaire général à la productivité. A cette occasion, l'accent a été mis sur le problème des « pointes » des transports quotidiens et de son aspect social.

« Certains estiment que la mise en vigueur d'un horaire de travail décalé suivant les professions (commerçants, fonctionnaires, ouvriers, etc.) et la journée continue permettraient de pallier les pointes actuelles de déplacement, qui coûtent cher et ne permettent pas de transporter les travailleurs dans les meilleures conditions.

« Cette question, que notre commission ne peut éluder, *a priori*, est plus particulièrement du ressort de la commission des affaires sociales. Néanmoins, il serait désirable que certaines indications d'ordre général figurent dans notre rapport.

« C'est pourquoi nous serions heureux d'avoir l'avis de votre commission sur les questions suivantes, visant en particulier, au premier stade, la région parisienne. »

1° Etat de fait:

Peut-on présentement connaître par des statistiques récentes, dans la région parisienne, pour de grands secteurs économiques, le nombre approximatif de salariés effectuant leur journée de travail:

— de manière continue;
— par deux ou trois équipes;
— avec une interruption pour le déjeuner.

2° Tendances:

Quelles seraient les tendances des différents milieux salariés (masculins et féminins), employeurs, à l'égard de ces diverses vacations ? Peut-on, en gros, mesurer certains courants, particulièrement au sujet de la journée continue ?

3° Votre commission a-t-elle, présentement, un avis à exprimer sur les problèmes des *pointes de transport* ?

4° Les salariés sont-ils associés aux *remèdes* très *partiels* (retouches d'horaires, notamment) qui sont parfois employés contre les inconvénients les plus flagrants des pointes ?

On trouvera ci-après les informations qui peuvent être communiquées à la commission des transports pour répondre à sa demande.

***

I. — ETAT DE FAIT

Information statistique sur le travail en équipe, la journée continue et l'interruption du travail pour le déjeuner.

1° *Travail en équipes:*

En fait, la seule enquête récente porte sur le travail *en équipe du personnel ouvrier dans les différents secteurs de l'industrie et du commerce au 1er janvier 1957*, et intéresse l'ensemble de la France (établissements de plus de 10 salariés). On en trouvera ci-après les données chiffrées, les commentaires et les conclusions publiées dans la revue *Travail et Main-d'Œuvre* (statistiques) de décembre 1957 (ministère du travail):

On notera:

1. — Que, dans l'ensemble, le travail par équipes n'affecte que très peu d'établissements, appartenant surtout aux secteurs de la production des métaux, de l'industrie textile et de celle du papier-carton.

2. — Que cette forme de travail existe dans la moitié des grandes entreprises (501 à 1.000 salariés) et dans la majorité des très grandes (plus de 1.000 salariés) et affecte, de ce fait, 25 p. 100 des salariés des établissements enquêtés.

Voici les résultats détaillés de l'enquête:

« A l'occasion de l'enquête trimestrielle sur l'activité et les conditions d'emploi de la main-d'œuvre au 1er janvier 1957, une question supplémentaire avait été posée aux chefs d'établissements afin de connaître la répartition des effectifs ouvriers selon le sexe et le nombre d'équipes dans les établissements où le travail est effectué en partie par des équipes successives.

« L'enquête ne couvre que les établissements occupant plus de dix salariés du secteur industriel et commercial ».

I. — Importance du travail en équipe dans le secteur industriel et commercial.

Dans l'ensemble, le travail en équipe est assez exceptionnel. En effet, 6,4 p. 100 seulement des établissements occupant plus de dix salariés ont organisé un système de ce genre. Toutefois, ce pourcentage est certainement sousestimé pour deux raisons: un certain nombre d'établissements qui ont effectivement organisé ce travail ont pu cependant omettre de répondre à la question qui leur était posée; d'autres établissements, qui ont répondu à la question, l'ont fait d'une manière erronée ou incomplète et leur réponse n'a pu être exploitée.

La proportion des établissements qui ont organisé ce travail est très différente, selon le secteur d'activité, ainsi qu'il apparaît dans le tableau I. Dans le secteur commercial, où, d'ailleurs, la proportion du personnel ouvrier est très faible, le nombre des établissements ayant organisé cette modalité de travail est infime.

Dans les industries de transformation, c'est dans la production des métaux, dans l'industrie textile et dans le papier-carton que le travail en équipe se rencontre le plus souvent; en revanche, ce mode de travail est peu usité dans l'habillement, le travail des étoffes, les cuirs et peaux, l'industrie du bois et ameublement, le bâtiment.

L'élément déterminant qui paraît conditionner l'organisation du travail en équipe semble être la dimension de l'entreprise; alors que, parmi les petites entreprises, celles qui ont organisé ce mode de travail sont extrêmement rares, dans la moitié des grandes entreprises (de 501 à 1.000 salariés) et dans la majorité des très grandes entreprises (plus de 1.000 salariés), une partie du personnel travaille en équipes successives; c'est pourquoi les salariés occupés dans les établissements où existe le travail en équipe (6,4 p. 100 des établissements) représentent 25 p. 100 de l'ensemble des salariés travaillant dans le secteur couvert par l'enquête.

TABLEAU I

Importance du travail par équipes dans les divers secteurs d'activité (proportions des établissements où existe ce mode de travail, et des salariés occupés dans ces établissements).

ACTIVITÉS	PROPORTION en pourcentage des établissements ayant organisé un travail par équipes successives.	POURCENTAGE des salariés travaillant dans des établissements ayant organisé un travail par équipes successives.
Pétroles, carburants liquides....	17,2	42,3
Combustibles, minéraux solides.	»	»
Extraction de minerais divers...	10,8	19,7
Production de métaux.....	43,1	54,7
Première transformation des métaux	10,4	41
Mécanique générale	5,2	27,1
Construction de machines.....	4,3	31
Construction électrique	8,1	39
Verre, céramique, matériaux de construction	15,2	40,2
Bâtiment et travaux publics	1,2	1,5
Industrie chimique, caoutchouc.	17,3	38,1
Industries agricoles et alimentaires	11	25
Industrie textile	33,8	65,6
Habillement et travail des étoffes	0,9	2,9
Cuirs et peaux	2	7,2
Industrie du bois, ameublement.	2,6	57,2
Papier-carton	29	50,9
Industrie polygraphique	6,3	21,1
Industries diverses	4,6	12,3
Transports (autres que S. N. C. F. et R. A. T. P.)	2,3	5,7
Commerces agricoles et alimentaires	0,6	3
Commerces non alimentaires....	0,8	1,6
Banques, assurances, agences...	0,1	0,6
Spectacles	0,7	3,1
Hygiène	2,9	10,1
Professions libérales	0,6	7,9
Industries de transformation:		
Y compris le bâtiment.....	8,7	30,1
Dont industries mécaniques et électriques	6,3	33,3
Toutes activités	6,4	25,4

Le tableau II indique, pour l'ensemble des activités, ainsi que pour les activités où le travail en équipes successives est le plus fréquent la variation, suivant la dimension des établissements, de la proportion des établissements pratiquant ce mode de travail.

TABLEAU II

Proportion des établissements pratiquant un travail en équipes successives, selon l'activité et la dimension des entreprises.

Dimension de l'établissement.

ACTIVITÉS	10 à 20 salariés.	21 à 50 salariés.	51 à 100 salariés.	101 à 200 salariés.	201 à 500 salariés.	501 à 1.000 salariés.	PLUS de 1.000 salariés.	ENSEMBLE des établissements.
Toutes activités	1,7	4,8	10,5	18,8	35	49,7	57,6	6,4
Industries de transformation	2,6	5,9	13,2	22	39,2	54,1	63,9	8,7
Dont:								
Production des métaux	14,3	22,2	27,3	61,9	57,1	55,6	60	43,1
Première transformation des métaux	2,3	3,7	13,4	17,7	35,7	64,3	84,8	10,4
Mécanique générale	1,9	2,2	5,9	18,4	26,2	53,3	66,7	5,2
Construction de machines	0,3	1,2	2,6	5,5	30,5	34,5	51,9	4,3
Construction électrique	0	3	7,6	15,5	35,1	49,1	53,8	8,1
Verre, céramique, matériaux de construction	5,8	8,9	25,8	30,5	48,5	80,6	75	15,2
Industrie chimique, caoutchouc	6	14,1	23,1	27,3	41,2	54,2	72	17,3
Industries agricole et alimentaire	5,2	10,8	15,1	17,9	37,8	55,3	60	11
Industrie textile	13,5	23	44,1	61,7	77,4	89,7	96,4	33,8
Papier-carton	11,4	23,8	35,8	53,3	66,7	80	50	29
Industrie polygraphique	1,8	3,1	13,8	26,6	36,4	18,8	71,4	6,3

II. — **Importance du travail en équipe dans les établissements pratiquant ce mode de travail.**

Les tableaux suivants concernant celles des *industries de transformation* où le travail en équipe a une certaine importance et qui ont déjà été spécifiées dans le tableau II.

Le tableau III est relatif aux établissements dans lesquels le travail en équipe est organisé; il indique, selon la dimension et l'activité de ces établissements la proportion de leurs ouvriers qui composent les équipes successives. Il apparaît que cette proportion est plus forte dans les petits établissements que dans les établissements plus grands; dans l'ensemble 40 p. 100 des ouvriers travaillent en équipe.

Dans certains groupes d'activités la majorité du personnel ouvrier est occupée selon ce mode de travail, c'est le cas notamment de la production des métaux et du textile. En revanche, dans la mécanique générale, la construction des machines, la construction électrique, cette proportion est voisine du quart.

TABLEAU III

Variation de l'importance du travail en équipe suivant la dimension de l'établissement (proportion en pourcentage des ouvriers travaillant en équipe par rapport à l'ensemble des ouvriers occupés dans les établissements pratiquant ce mode de travail).

ACTIVITÉS	DIMENSION DE L'ÉTABLISSEMENT							
	10 à 19 salariés.	20 à 49 salariés.	50 à 99 salariés.	100 à 199 salariés.	200 à 499 salariés.	500 à 999 salariés.	1.000 salariés et plus.	ENSEMBLE des établissements.
Industries de transformation	55,5	47,3	45,3	40,5	40,9	36,5	39,7	40,1
Dont:								
Production des métaux	71,4	56,6	21,2	44,9	48,9	41,2	53	51,2
Première transformation des métaux	58,3	47	34,6	30,2	29,2	30,7	42,7	35,9
Mécanique générale	37,6	41,9	38,3	25,9	26,9	25,3	26,4	26,7
Construction de machines	50	51,9	57,8	15,8	18,3	18,3	27,2	25
Construction électrique	»	55,6	27,9	46,3	26	18,2	20,1	22,2
Verre céramique, mat. de construction	53,2	37	29	29,9	36,4	36,3	61,5	38,1
Industrie chimique, caoutchouc	55,3	46,3	37,7	34,7	34,5	32,4	45,7	38,2
Industries agricole et alimentaire	57,8	39,7	42	48,4	43	43,4	33,7	42,1
Industrie textile	52,4	51	53,5	47,6	52,1	49,5	58,1	51,9
Papier-carton	68,3	45,9	49,2	41,6	39,6	44,4	59,9	43,7
Industrie polygraphique	77,1	27,1	32,9	37,8	30,7	35,2	43,8	37

Il ressort du tableau IV que la majorité du personnel ouvrier travaillant en équipe est répartie en trois équipes ou plus; la proportion est plus forte pour les hommes, alors qu'au contraire les femmes sont plus nombreuses à travailler en deux équipes qu'en trois équipes ou plus (1).

TABLEAU IV

Répartition en pourcentage, selon le sexe et le nombre d'équipes, du personnel ouvrier travaillant en équipe.

ACTIVITÉS	OUVRIERS TRAVAILLANT en deux équipes.			OUVRIERS TRAVAILLANT en trois ou quatre équipes.			ENSEMBLE des ouvriers travaillant.		
	Hommes.	Femmes.	Ensemble.	Hommes.	Femmes.	Ensemble.	Hommes.	Femmes.	Ensemble.
Industries de transformation	16	15	31	55	14	69	71	29	100
dont:									
Production de métaux	3	»	3	96	1	97	99	1	100
Première transformation de métaux	17	1	18	77	5	82	94	6	100
Mécanique générale	38	8	46	46	8	54	84	16	100
Construction de machines	23	3	26	72	2	74	95	5	100
Construction électrique	15	10	25	59	16	75	74	26	100
Verre, céramique, matériaux de construction	7	4	11	81	8	89	88	12	100
Industrie chimique, caoutchouc	7	2	9	84	7	91	91	9	100
Industrie agricole et alimentation	12	9	21	64	15	79	76	24	100
Industrie textile	17	31	48	26	26	52	43	57	100
Papier-carton	8	5	13	81	6	87	89	11	100
Industrie polygraphique	39	10	49	44	7	51	83	17	100

(1) En raison, notamment, de l'interdiction du travail de nuit des femmes.

On note par activité des différences assez sensibles, c'est ainsi que dans la production des métaux, la quasi-totalité du personnel ouvrier qui travaille en équipe est répartie en trois équipes ou plus; en revanche, dans le textile, le personnel ouvrier se partage à peu près également entre deux équipes et trois équipes ou plus; on note également, dans la mécanique générale, une proportion relativement forte (46 p. 100) d'ouvriers travaillant en deux équipes.

La répartition par sexe du personnel composant les équipes de travail est proche de la répartition correspondante de l'ensemble des ouvriers des établissements considérés, puisque pour 100 ouvriers de ces établissements on compte 70 hommes et 30 femmes, alors que sur 100 ouvriers travaillant en équipe dans ces mêmes établissements 71 sont des hommes et 29 des femmes.

On note, cependant, dans la plupart des industries que la proportion des hommes parmi les ouvriers travaillant en équipe est plus élevée que pour l'ensemble des ouvriers de ces établissements. En revanche, cette même constatation s'applique aux femmes, dans les industries agricoles et alimentaires et dans le textile.

***

Conclusion.

Les résultats de cette enquête, qui est la première effectuée sous cette forme concernant l'ensemble des secteurs touchés par l'enquête trimestrielle du ministère du travail et de la sécurité sociale, ne permettent évidemment pas de juger de l'évolution de cette question.

On peut remarquer qu'actuellement peu d'entreprises pratiquent le travail en équipe. Celles qui l'ont adopté le plus généralement sont les grandes entreprises.

Dans trois secteurs ce mode de travail est plus particulièrement pratiqué: la production des métaux, l'industrie textile, le papier-carton. Dans les secteurs de la production des métaux et, dans une moindre mesure, du papier-carton, la quasi-totalité du travail s'effectue en trois équipes alors que dans le textile elle est répartie à peu près également entre deux ou trois équipes.

Journée continue et interruption du travail à l'heure du déjeuner:

Ces dernières informations obtenues sur ces questions l'ont été à l'occasion des enquêtes trimestrielles sur l'emploi du ministère du travail de juillet et décembre 1953.

Elles ne permettent qu'une approche indirecte du problème de la journée continue, à partir d'une appréciation de la durée d'interruption du travail à l'heure du déjeuner, et du lieu où est pris le repas de midi.

On notera, à partir des tableaux ci-après:

1° Que seulement 3,5 p. 100 des ouvriers et 1,5 p. 100 des employés des établissements industriels et commerciaux de plus de 10 salariés, couverts par l'enquête, ont une interruption de travail égale ou inférieure à demi-heure.

La proportion atteint 28,5 (ouvriers) et 15,5 p. 100 (employés) si l'on considère une interruption égale ou supérieure à l'heure (tableaux 1 et 2 ci-après);

2° Que dans la région parisienne (Paris ville et Paris banlieue) plus de la moitié de la population occupée (60 p. 100 pour Paris) rentre au domicile pour le repas de midi (tableau 1, page 17).

. . . . . .

a) *Enquête de juillet* 1953 (extraits relatifs à la *durée d'interruption pour le déjeuner*) (*Revue française du travail* 1956, *n°* 1).

La durée moyenne de l'interruption du travail, pour le déjeuner, est de 1 heure 30 pour les ouvriers et de 1 heure 40 pour les employés.

Pour les ouvriers, on distingue trois groupes principaux: 1 heure d'interruption (22,5 p. 100 de l'ensemble), 1 heure 30 d'interruption (31,6 p. 100 de l'ensemble), 2 heures d'interruption (31,7 p. 100 de l'ensemble).

La majorité des employés a un arrêt de travail de 2 heures pour le déjeuner.

L'interruption pour le déjeuner est plus longue dans le Centre et le Midi de la France.

TABLEAU 1

Répartition en pourcentage des effectifs selon la durée d'interruption du travail à l'heure du déjeuner (juin 1953).

OUVRIERS

ACTIVITÉS	SANS interruption.	1/4 d'heure.	1/2 heure.	3/4 d'heure.	1 HEURE	1 HEURE un quart.	1 HEURE et demie.	1 HEURE trois quarts.	2 HEURES	2 HEURES un quart.	2 HEURES et demie.	2 HEURES trois quarts.	3 HEURES et plus.	ENSEMBLE
Pétroles, carburants liquides	»	»	»	2,6	43	18,2	33,6	0,4	2,2	»	»	»	»	100
Extraction, minerais divers, construction	4	»	»	»	26,3	2,2	49,3	3,3	13,3	»	1,6	»	»	100
Production des métaux	5	»	11,4	1,4	33,8	1,7	26,3	1,4	18,4	0,5	0,1	»	»	100
Industrie mécanique et électrique	1,1	0,2	2,1	4,2	28,8	5,8	32	2,9	22,5	0,1	0,3	»	»	100
Industrie du verre	5	»	0,8	1,5	29,1	3,5	33,9	4,3	21,7	»	0,2	»	»	100
Céramique, matériaux de construction	1,5	»	1,2	1,1	19,3	4,7	41,1	2,4	26,6	0,3	1,6	»	0,2	100
Bâtiment, travaux publics	0,7	»	1	1,4	37	2	35,1	0,5	22	0,1	0,2	»	»	100
Industrie chimique et caoutchouc	1,8	»	1,8	2,8	24,4	4,2	29,8	1,8	32,7	0,3	0,4	»	»	100
Industrie agricole et alimentaire	3,3	»	1,7	1	16,7	2,2	36,9	1,6	35,2	0,4	0,7	»	0,3	100
Industrie textile	1,5	»	4,4	1,2	13,3	3,5	33,8	1,2	36,6	0,8	3,1	»	0,6	100
Habillement et travail des étoffes	0,4	»	1,4	1,8	13,2	1,9	19,8	3,5	49,3	2,8	5,6	0,1	0,2	100
Cuirs et peaux	0,5	»	0,2	0,3	7,2	4,5	31,5	2,9	51,1	1	0,8	»	»	100
Industrie du bois, ameublement	0,7	»	0,1	0,2	12,9	2,8	53,2	2	27,3	0,1	0,4	»	0,3	100
Papier-Carton	0,5	»	0,4	2,4	17,7	4,9	33,1	2,3	38,2	»	0,5	»	»	100
Industrie polygraphique	2,5	»	0,3	2,7	26,1	1,6	20,7	2	41,9	0,2	2	»	»	100
Industries diverses	0,6	»	0,9	1,8	16,8	1,8	37,2	1,6	34,6	0,9	3,4	»	0,4	100
Industries de transformation (y compris le bâtiment)	1,4	0,1	2,2	2,4	24,1	3,9	33	2,1	29,2	0,4	1,1	»	0,1	100
Transports (sauf S. N. C. F. et R. A. T. P.)	1,2	»	0,1	6,6	4,2	1,9	19,5	2,9	56	4,9	1,8	»	0,9	100
Commerces agricoles et alimentaires	1	»	0,6	2,2	7,6	2,6	19,2	0,9	59,4	2,7	2,1	0,1	1,6	100
Commerces non alimentaires	0,9	»	0,1	5,5	15,1	2,2	25,7	1,8	44,6	1,6	1,7	»	0,8	100
Spectacles	2	»	»	»	43,3	»	13,9	»	32,9	»	»	»	7,9	100
Hygiène	2	»	0,4	3	20,9	1	28,5	1,1	40,5	»	1,5	»	1,1	100
Activités commerciales et libérales	1,1	»	0,2	4,4	14,2	2,1	22,7	3,7	46,9	1,6	1,7	»	1,4	100
Toutes activités	1,4	0,1	1,9	2,7	22,5	3,7	31,6	2,2	31,7	0,7	1,2	»	0,3	100

TABLEAU II

Répartition en pourcentage des effectifs selon la durée d'interruption du travail à l'heure du déjeûner (juin 1953).

EMPLOYÉS

ACTIVITÉS	SANS interruption.	1/4 d'heure.	1/2 heure.	3/4 d'heure.	1 HEURE	1 HEURE un quart.	1 HEURE et demie.	1 HEURE trois quarts.	2 HEURES	2 HEURES un quart.	2 HEURES et demie.	2 HEURES trois quarts.	3 HEURES	ENSEMBLE
Pétroles, carburants liquides	»	»	»	7,5	33,9	16,5	26,6	5,5	10	»	»	»	»	100
Extraction, minerais divers, construction	»	»	»	»	8,5	7,6	29,1	20,9	32,1	»	1,8	»	»	100
Production de métaux	»	»	»	0,3	3,3	2,9	28	17,3	46,6	1,5	0,1	»	»	100
Industrie mécanique et électrique	0,6	»	0,9	4,2	21	4,5	29,7	3,1	35,2	0,5	0,3	»	»	100
Industrie du verre	0,9	»	»	1	16,8	4,8	42,7	2	31,4	0,4	»	»	»	100
Céramique, matériaux de construction	1,7	»	0,5	1,3	7,1	2,1	33,4	3,1	47,8	0,5	2,3	»	0,2	100
Bâtiment, travaux publics	0,3	»	0,2	0,4	6,4	1,5	21,8	2,5	65,5	0,2	1,0	»	0,2	100
Industrie chimique et caoutchouc	»	»	0,7	3,4	19	4,5	28,3	3,7	39,3	0,6	0,5	»	»	100
Industrie agricole et alimentaire	1,8	»	1,5	1,4	7,2	1,1	24,3	3,2	56,4	0,5	2,1	0,2	0,3	100
Industrie textile	2,6	»	0,6	0,3	3,1	1,1	22	1,6	64,7	1,7	2,3	»	»	100
Habillement et travail des étoffes	0,2	»	0,6	1,4	6	1	19,2	4,1	60,2	3,2	4	0,1	»	100
Cuirs et peaux	»	»	0,1	0,1	3	2	27,3	2,7	62,7	1	1	»	0,1	100
Industrie du bois, ameublement	0,2	»	0,1	»	7,1	1,6	34,9	1,6	53,5	0,1	0,7	»	0,2	100
Papier-carton	»	»	0,6	0,6	9,4	3,8	22,1	0,7	61,3	1,1	0,4	»	»	100
Industrie polygraphique	1	»	»	0,9	14,8	0,3	19	1,7	57,4	0,6	4,2	»	0,1	100
Industries diverses	0,7	»	0,6	2	13,5	1	29,5	1,7	45,2	1	4,6	»	0,2	100
Industries de transformation (y compris le bâtiment)	0,8	»	0,6	2	12	2,8	26,5	3,4	49,8	0,8	1,2	»	0,1	100
Transports (sauf S. N. C. F. et et R. A. T. P.)	0,4	»	0,7	6,1	2,2	1,1	6,5	3,7	70,9	5,1	2,6	»	0,7	100
Commerces agricoles et alimentaires	0,3	»	0,5	2,1	5,8	2,4	12	1,8	67,6	3	3,5	0,2	0,8	100
Commerces non alimentaires	0,7	»	0,2	2,7	8	1,7	15,4	4,3	58,8	4,3	2,6	0,2	1,1	100
Banques, assurances, agences	0,1	»	0,3	9,7	25,3	4,1	7,1	6,5	46,3	0,3	0,3	»	»	100
Spectacles	15,9	»	»	»	19,4	»	12,1	2,1	41,7	»	»	»	8,8	100
Hygiène	0,7	»	»	0,8	6,3	»	23,3	2,8	64,6	1	0,3	»	0,2	100
Professions libérales	1,1	»	»	5,1	8,2	1	8,9	16,7	47	0,8	4,4	»	6,8	100
Activités commerciales et libérales	0,8	»	0,3	3,8	10,6	2,1	13	5,1	57,6	2,8	2,4	0,1	1,4	100
Toutes activités	0,8	»	0,6	2,5	11,5	2,7	23,6	3,7	51,5	1,3	1,5	»	0,3	100

b) *Enquête de décembre* 1953: conditions dans lesquelles est pris le repas de midi (*Bulletin mensuel de statistique*, supplément octobre-décembre 1954):

Les réponses obtenues ont permis d'évaluer à près de 800.000 le nombre de personnes qui prennent habituellement leur repas de midi à une cantine et à un peu plus de 700.000 le nombre de celles qui déjeunent au restaurant, ce qui porte à environ 22 *p.* 100 *la proportion des travailleurs qui ne prennent pas leur repas de midi à domicile* (cantine, restaurant, repas chez l'employeur, ou emportant un casse-croûte). Le nombre hebdomadaire de repas pris à la cantine, au moment de l'enquête, a pu être estimé à environ 4 millions. En ce qui concerne le restaurant, ce nombre s'établit à 3.300.000.

Il est à noter, que les *ouvriers entrent pour moitié dans la consommation des repas pris à la cantine et pour* 40 *p.* 100 *dans celle des repas pris au restaurant*, et, d'autre part, que 60 *p.* 100 *des personnes prenant habituellement leur repas de midi à la cantine habitent à Paris ou en banlieue.*

Le tableau I donne la répartition de la population occupée suivant le lieu où est pris le repas de midi. *Un peu plus des trois quarts de cette population déjeune à domicile*, proportion qui varie sensiblement avec le lieu de résidence: *la moitié seulement des travailleurs de la banlieue parisienne prennent leur repas de midi au foyer*, alors que dans les communes rurales, la proportion des personnes occupées prenant ce même repas à domicile atteint 83 p. 100.

On note toutefois dans toutes les régions la même prédominance du « repas emporté » sur les autres moyens de « déjeuner à l'extérieur ».

TABLEAU I

Répartition (en pourcentage) de la population occupée suivant le lieu où est pris le repas de midi en fonction de la commune de résidence.

Commune de résidence.	LIEU OU EST PRIS LE REPAS DE MIDI						Total.
	A domicile.	Restaurant.	Cantine.	Casse-croûte ou gamelle.	Personnes nourries par l'employeur.	Autres.	
Communes rurales	83	2,3	1,2	6,9	5,3	1,3	100
Villes de:							
Moins de 10.000 habitants	80,8	2,6	2,9	9,3	2,9	1,5	100
10.000 à 150.000 habitants	84,4	3,9	2,2	5,1	3,2	1,2	100
Plus de 150.000 habitants	78,9	5,4	3,9	9,3	1,8	0,7	100
Paris ville	60,3	8	12,3	15,9	1,9	1,6	100
Paris banlieue (1)	50,1	6	19,6	21,7	1,9	0,7	100
Ensemble	77,9	3 7	4,3	9,1	3,8	1,2	100

(1) Agglomération parisienne et zone suburbaine de Paris (ville de Paris, communes limitrophes et certaines communes de Seine-et-Oise et Seine-et-Marne).

Le tableau II permet de constater que la proportion de *ceux qui déjeunent au dehors décroît lorsque l'âge augmente.* L'enquête a également montré que 80,7 p. 100 des personnes mariées rentrent chez elles à midi, et 71,3 p. 100 seulement des célibataires; la différence est plus sensible encore chez les femmes (10 p. 100 seulement des femmes mariées déjeunent au dehors, alors que près de 27 p. 100 des femmes célibataires ne rentrent pas chez elles à midi).

Si l'on considère le lien avec le chef de ménage, 90,5 p. 100 des épouses, 77,6 p. 100 des enfants et 76,1 p. 100 des chefs de famille rentrent déjeuner chez eux.

TABLEAU II

Répartition (en pourcentage) de la population occupée suivant le lieu où est pris le repas de midi en fonction de l'âge.

AGE	LIEU OU EST PRIS LE REPAS DE MIDI						TOTAL
	A domicile.	Restaurant.	Cantine.	Casse-croûte ou gamelle.	Personnes nourries par l'employeur.	Autres.	
14 à 19 ans	70,8	2,9	3,4	9,6	10,8	2,5	100
20 à 29 ans	73,5	2,8	6,7	8,8	7,2	1	100
30 à 39 ans	76,9	6	3,9	9,9	2,3	1	100
40 à 49 ans	79,4	3,9	4,9	9,6	1,6	1,1	100
50 à 59 ans	79,5	3,6	4,3	9,4	2,5	0,7	100
60 à 69 ans	85	2,2	1,3	6,7	2,8	2	100
70 ans et plus	95	1,1	»	1,7	»	2,2	100
Ensemble	77,9	3,7	4,3	9,1	3,8	1,2	100

Le tableau III donne la répartition de la population occupée suivant le mode de repas adopté dans chaque catégorie sociale et, *pour les salariés*, dans chaque forme de statut. On remarque que la proportion des travailleurs présents à leur domicile, à l'heure du déjeuner, très élevée chez les personnes « à leur compte », augmente lorsqu'on s'élève dans la hiérarchie sociale des salariés.

TABLEAU III

Répartition (en pourcentage) des personnes occupées suivant le lieu où est pris le repas de midi, dans chaque catégorie sociale et chaque forme de statut.

DÉSIGNATION	LIEU OU EST PRIS LE REPAS DE MIDI						TOTAL
	A domicile.	Restaurant.	Cantine.	Casse-croûte ou gamelle.	Personnes nourries par l'employeur.	Autres	
Sexe :							
Masculin	74,8	5,0	4,4	11,7	3,4	0,7	100
Féminin	83,1	1,5	4,0	4,8	4,4	2,2	100
Ensemble	77,9	3,7	4,3	9,1	3,8	1,2	100
Catégorie sociale :							
Agriculteur	99,7	»	»	0,3	»	»	100
Artisan, petit commerçant	94,2	2,7	»	2,8	»	0,3	100
Industriel et commerçant	91,0	9,0	»	»	»	»	100
Cadre supérieur	78,7	11,9	8,1	1,3	»	»	100
Cadre moyen	77,1	7,3	8,3	6,5	0,4	0,4	100
Employé	67,6	7,6	11,9	10,9	0,3	1,7	100
Ouvrier	62,9	4,6	7,0	22,2	1,8	1,5	100
Salarié agricole	52,7	»	0,5	2,7	44,1	»	100
Statut (salariés seulement) :							
Salarié du secteur privé	62,4	5,0	6,4	15,2	8,4	2,6	100
Agent du secteur semi-public	64,0	5,5	12,9	17,4	»	0,2	100
Agent des services publics industriels (1)	75,4	3,2	11,9	8,8	0,7	»	100
Agent des services publics administratifs	79,9	5,0	5,5	8,2	0,8	0,6	100

(1) Services de l'Etat ayant un budget autonome : P. T. T., radio, armement, manufactures de tabacs et allumettes.

OBSERVATIONS DE LA COMMISSION

Au cours de sa séance du 25 juin, la commission des affaires sociales a retenu les observations suivantes, sur les problèmes posés :

1° Il y a lieu de *distinguer* soigneusement la pratique de la journée continue de celle du travail par équipes :

a) *Le travail par équipes*, qui peut apparaître comme une nécessité pour certaines industries de présenter certains avantages sur le plan de la production, apporte par contre de multiples perturbations dans la vie personnelle et familiale des travailleurs intéressés : heures anormales de travail, tantôt diurnes, tantôt nocturnes, ou mixtes, avec variation toutes les semaines ou toutes les quinzaines ; départs souvent très matinaux ou rentrées tardives, y compris pour de très jeunes travailleurs, etc. Du point de vue des pointes de transport, le travail par équipe apporte évidemment une amélioration, par le décalage des horaires qu'il institue. Mais la commission souligne fortement *l'atteinte* à la *vie familiale* qui en résulte le plus généralement et insiste sur la nécessité de voir cette forme de travail réduite au minimum exigé par le fonctionnement de certaines industries, avec le maximum d'aménagements sociaux ;

b) *La journée continue* ne présente pas les mêmes inconvénients et peut même constituer un certain progrès à la fois sur le plan technique et sur le plan médical (réduction de la fatigue due aux déplacements ; départs retardés le matin ou retours avancés le soir).

Son développement se heurte surtout à une *habitude*, celle du repas de midi, auquel devrait être substitué une simple collation ou casse-croûte pris en une demi-heure, le petit déjeuner du matin devenant beaucoup plus substantiel. Les mœurs anglo-saxonnes sont adaptées à ce régime. En France, l'instauration progressive de la journée continue pourrait constituer une amélioration, à condition d'en assurer la préparation psychologique et d'en promouvoir la réalisation, non de façon unilatérale, mais avec *l'accord* des *personnels intéressés*.

La commission a noté que la journée continue, qui présente des avantages certains au regard de la présence au foyer, de la fatigue des déplacements et de l'étalement des heures de pointe des transports, ne saurait cependant résoudre à elle seule l'ensemble des difficultés soulevées par la liaison entre le lieu d'habitat et celui du travail. Elle ne peut dispenser de l'examen des problèmes fondamentaux posés par l'aménagement du territoire et la décentralisation industrielle et par la possibilité réelle pour la femme mariée de choisir entre la présence au foyer ou le travail extérieur avec un développement de formules telles que celle du travail à mi-temps.

La pratique de la journée continue implique, d'autre part, un aménagement des horaires scolaires et la sauvegarde du temps de pause pour certaines professions particulièrement pénibles impliquant des moments de détente réguliers coupant la journée de travail (mécanographes, etc.).

On a enfin fait observer que l'inclusion de clauses de salaire garanti dans les conventions collectives, dont il est question dans le rapport présenté au Conseil sur l'automation, faciliterait largement les mutations de travail et les efforts de rapprochement de celui-ci du lieu du domicile ;

2° La commission des transports ayant demandé si les salariés étaient associés à l'élaboration des remèdes, d'ailleurs très partiels, qui sont parfois employés pour tenter d'atténuer les inconvénients les plus flagrants des *pointes de transport*, il a été constaté que, d'une façon générale, de telles décisions étaient prises directement et communiquées par voie d'affichage au personnel, sans intervention particulière des comités d'entreprise ou des délégués du personnel.

Des efforts paraissent toutefois faits dans certaines entreprises pour une consultation des représentants du personnel, que la commission des affaires sociales souhaiterait obligatoire, afin qu'une opinion majoritaire puisse se dégager sur une question intéressant directement les conditions de travail, la fatigue et la vie familiale du personnel;

3° Sur un autre plan, la commission des affaires sociales a considéré que le problème de pointe des transports pourrait voir son acuité aggravée dans la mesure où les recherches en cours sur la toxicité de l'air dans une ville comme Paris conduiraient à accélérer le déplacement progressif de l'habitat vers la zone suburbaine.

2° Avis formulé par le Conseil économique au cours de sa séance du 13 novembre 1958 sur le problème des relations Paris-banlieue.

Le Conseil économique,

Vu sa résolution en date du 11 février 1958 par laquelle il s'est saisi de l'étude des relations villes-banlieues;

Après avoir entendu le rapport présenté par M. Jean Vandenbussche au nom de sa commission des transports, des P. T. T., et du tourisme;

Après avoir examiné en commission les amendements au projet d'avis déposés en séance;

Après avoir pris connaissance des modifications apportées en commission au projet d'avis initial,

En ce qui concerne les besoins.

Considérant que, durant ces dernières années, la demande de transports dans la région parisienne a augmenté, qu'elle n'est actuellement pas correctement satisfaite et qu'il est à craindre que la situation ne s'aggrave dangereusement;

Considérant que pour mettre en œuvre des solutions dans un délai relativement bref il est indispensable, avant de déterminer les moyens nécessaires, d'évaluer l'évolution probable des besoins en examinant si une action est possible sur cette évolution,

I. — *Au sujet de la démographie, des lieux de travail et de résidence.*

Considérant que, dans la conjoncture présente, la population dans la région parisienne augmentera durant les prochaines années, moins du fait de l'excédent prévisible des naissances sur les décès que du fait de l'immigration provinciale, actuellement constatée;

Considérant que dans l'état actuel des perspectives de construction, les implantations de logements seront effectuées à une distance de plus en plus grande de Paris par manque de constructions dans la capitale ou à proximité — les loyers libres des quelques logements neufs étant entre autre exorbitants — par manque de terrains à bâtir à des prix raisonnables et par désir de mieux être;

Considérant que même si une politique énergique de décentralisation était mise en œuvre rapidement, ses effets seraient assez lents;

Considérant que présentement la demande de transport croît en raison directe de l'augmentation de la population aux confins de la Seine, notamment dans la Seine-et-Oise;

Considérant par surcroît les problèmes que commencent à poser les déplacements de population scolaire, en progression continue, principalement en fonction des constructions des cours complémentaires, lycées et collèges, établissements d'enseignement technique,

Emet l'avis (1):

Que les besoins en transports augmenteront encore au cours des prochaines années;

Qu'il est indispensable dès maintenant que soit mise en œuvre une politique effective de décentralisation industrielle, commerciale, administrative et culturelle;

Que pour faire diminuer ces besoins, un vaste plan d'urbanisme soit réalisé. La population aura alors la possibilité de se loger plus près de son travail (2);

Que les établissements scolaires soient construits au sein des agglomérations importantes en vue d'éviter les tranports, notamment vers Paris;

(1) Ce vote a été acquis au scrutin public par 122 voix contre 11 et 12 abstentions. (Voir résultat en annexe, scrutin n° 1.)

(2) Un amendement déposé par le groupe des associations familiales tendant à rédiger ainsi cet alinéa:

« Que pour faire diminuer ces besoins, un vaste plan d'urbanisme soit réalisé,

« Que notamment, dans la banlieue directement suburbaine, soit recherchée une meilleure utilisation des surfaces insuffisamment habitées, qui doivent être rendues libres pour l'implantation de vastes immeubles collectifs. La population aura alors la possibilité de se loger plus près de son travail »,

a été rejeté à main levée.

Que de toute manière, le recrutement géographique des élèves permette éventuellement si besoin est, l'utilisation de moyens de transports circulant en sens inverse des grands courants journaliers,

II. — *Au sujet des « pointes » de transports.*

Considérant les problèmes posés par la circulation, les arrivées et départs de nombreux voyageurs chaque jour, à certaines heures, notamment entre 6 heures et 9 heures et plus encore entre 17 heures et 20 heures:

a) L'incommodité des moyens de transports utilisés au-delà de leur capacité raisonnable, la circulation difficile sur les voies routières;

b) Les dépenses en capital entraînées par cette situation qui exige un important parc de matériel imparfaitement utilisé;

Considérant les sujétions particulièrement pénibles du personnel des entreprises de transports découlant de l'existence des « pointes »;

Considérant que le recours au travail en équipes à la journée continue, aux décalages d'horaires entre entreprises, etc., etc., a été préconisé comme moyen de réduction des « pointes »,

Emet l'avis:

Que le recours au « travail en équipes » ne peut être retenu *a priori* comme moyen d'améliorer les transports dans la région parisienne, notamment pour des raisons d'ordre physiologique et familial, mais que sous réserve de l'accord préalable des salariés intéressés, de la sauvegarde de la vie familiale, une pratique progressive de la « journée continue » et des décalages d'horaires n'est pas à rejeter systématiquement (1);

Qu'en définitive, néanmoins, les effets à attendre des mesures susvisées seraient limités. Immédiatement l'inconfort des voyageurs pourrait être atténué, mais les économies en capital seraient réalisées à échéance, dans une mesure actuellment impossible à chiffrer.

En ce qui concerne les moyens.

I. — *Sur les méthodes.*

Considérant que la question des transports dans la région parisienne est d'une grande importance, qu'étant donné l'insuffisance manifeste des moyens, les solutions aux problèmes posés ne peuvent être divergentes, improvisées ou génératrices de dépenses inutiles, mais doivent être rationnelles et coordonnées,

Emet l'avis:

Que soient connus et suivis avec continuité:

1° Les courants et l'importance des migrations alternantes;

2° Les migrations à l'intérieur du pays et dans la région parisienne;

3° Les implantations industrielles, commerciales, d'administrations;

4° L'évolution de la main-d'œuvre et de ses conditions de travail;

5° Les moyens de transport individuels;

6° Les effets des « pointes » de transport et les remèdes possibles...

par une liaison plus étroite, à ce sujet, entre l'I. N. S. E. E., l'I. N. E. D., les services statistiques du ministère du travail, de la S. N. C. F., de la R. A. T. P. notamment.

Qu'en liaison avec le C. N. R. S. ces études soient complétées par des enquêtes sociologiques concernant le rapport entre le logement et le lieu de travail, le désir des salariés en matière de logements, etc., en vue de dégager les tendances naturelles non négligeables dans la conduite de la politique de transports.

Considérant qu'il est nécessaire parallèlement au plan des besoins de dresser un plan précis des moyens en coordonnant les activités des services du plan, de l'aménagement, de l'organisme chargé des transports dans la région parisienne, des transporteurs eux-mêmes, avec la participation à l'intérieur, d'une commission officielle des représentants de la population active et des activités économiques et sociales.

Emet l'avis:

Que cette commission soit instituée et mise en place rapidement.

II. — *Sur l'organe d'action.*

Considérant que la politique des transports dans la région parisienne doit être animée, mise au point et coordonnée par une autorité efficace jouissant de la personnalité morale et du pouvoir concédant,

(1) Un amendement déposé par le groupe des associations familiales tendant à substituer « doit être encouragée » à « n'est pas à rejeter systématiquement » a été rejeté à main levée.

Emet l'avis:

Que la loi du 21 mars 1948 sur l'organisation des transports parisiens, soit remaniée afin que soient augmentés les pouvoirs de l'organisme habilité à prendre ou à proposer toutes les décisions relevant de l'autorité publique et qu'il puisse obtenir les moyens indispensables pour la réalisation des investissements nécessaires et pour assumer le pouvoir de coordination.

III. — *Sur les programmes.*

Considérant que les conditions d'arrivées et de départs dans les secteurs industriels et d'affaires doivent être réalisées dans le minimum de temps pour la masse de la population active, que les moyens des transports en commun, apparaissent les plus appropriés pour réaliser cette tâche,

Emet l'avis:

Qu'une priorité soit réservée aux services publics pour:

— l'électrification des lignes ferrées,

— la création de voies « express » et l'extension de certaines lignes de métropolitain en corrélation avec d'éventuelles implantations de cités nouvelles en banlieue limitrophe.

— l'amélioration des artères routières radiales dans les zones non desservies par les voies ferrées,

— l'installation et l'aménagement des voies routières concentriques assurant des transversales (rocades) à l'intérieur et à l'extérieur de Paris.

IV. — *Sur l'exploitation des réseaux de transports, la modernisation et la circulation.*

Considérant que les exigences des usagers des transports étant définies dans l'ordre suivant: sécurité, rapidité, fréquence, confort, commodité,

Emet l'avis:

Qu'une coordination méthodique permette une desserte rationnelle rendant meilleur service à l'usager, assurant en même temps, si possible, une meilleure rentabilité de l'exploitation, notamment par:

a) L'adaptation des limites de la région des transports parisiens au développement des régions urbanisées;

b) A l'intérieur de ces limites:

Une politique de rabattement par autobus ou cars sur les gares et stations de métropolitain;

Aux heures creuses, une desserte S. N. C. F. par des éléments ferroviaires légers des banlieues déshéritées;

c) Une modernisation du matériel, des gares, des stations et des voies d'accès.

Considérant les difficultés grandissantes de la circulation dans Paris, entre autres du fait de l'emplacement des Halles, des gares, etc., et le gaspillage considérable de temps, d'énergie qu'entraîne une telle situation,

Emet l'avis:

Que l'accès des voyageurs de banlieue par cars soit facilité aux abords de la capitale par la création d'itinéraires de dégagement et que soient aménagés à la périphérie de Paris des parcs destinés à recevoir des véhicules venant de province;

Qu'à l'intérieur de Paris, sur certaines voies nettement précisées, des dispositions spéciales soient prises pour faciliter la circulation, tant par la réglementation du stationnement que par l'interdiction de la circulation des voitures encombrantes telles que camions lourds, autocars, etc.

V. — *Sur le coût des transports.*

Considérant les sujétions de service public des transports en commun de la région parisienne, visant notamment les obligations de transport, la nécessité de soumettre les tarifs à l'homologation, la nécessité de faire face à une certaine concurrence des moyens individuels;

Considérant les difficultés financières résultant de cette situation,

Emet l'avis:

Que les intérêts du personnel étant sauvegardés, une recherche et une utilisation de nouvelles techniques d'exploitation peuvent permettre une action pour la réduction du coût des transports;

Que la détermination du coût unitaire de transport en fonction des dépenses d'exploitation doit servir de base à l'établissement des tarifs nécessaires, compte tenu:

— de subventions de l'Etat compensant notamment les tarifs sociaux et les services d'intérêt général,

— de subventions des collectivités locales intéressées compensant les services d'intérêt local.

VI. — *Sur les investissements et leur financement.*

Considérant l'ampleur et l'urgence des tâches à réaliser dans le domaine des transports parisiens, notamment la création de liaisons express, de nouvelles routes, l'électrification des chemins de fer de banlieue et conjointement l'achat de matériel de traction;

Considérant à cet égard l'insuffisance du programme prévu par le troisième plan;

Considérant les difficultés de financement des investissements à réaliser,

Emet l'avis:

Que dans le cadre de l'aménagement de la région parisienne, soient rapidement définis les ordres de priorité des investissements des transports en commun;

Que soient également déterminés les moyens nécessaires de financement accordant notamment à l'organisme concédant et aux collectivités locales la possibilité d'emprunter.

SCRUTIN

Sur l'ensemble du projet d'avis sur les relations Paris-banlieue.

Nombre de votants 145

Ont voté pour 122
Ont voté contre 11
Se sont abstenus 12

Le Conseil économique a adopté.

Ont voté pour (122).

Groupe des entreprises privées:

Industrielles. — MM. Desse, Rogliano.

Commerciales. — MM. Barlangue, Goudaert

Groupe des entreprises nationalisées. — MM. Bour, Le Hénaff, Lutfalla, Verret.

Groupe des coopératives. — MM. Benoist, Gaussel, de Laulanié, Martin, Schatz, Viaux-Cambuzat.

Groupe de l'Union française. — MM. Bicheron (C. G. C.), Coulibaly (F. O.), Delavignette, Jourdain, Lawrence, Monthé, Pongault (C. F. T. C.), Diallo (C. G. T.-U. G. T. A. N.).

Groupe de la pensée française. — MM. Branger, Dumontier, May, Sauvy, Soula.

Groupe des associations familiales. — MM. Houist, Mabit

Groupe des classes moyennes. — M. Millot.

Groupe des sinistrés. — MM. Aroud, Barat.

Groupe de l'habitat. — M. Robert.

Groupe des travailleurs:

C. G. T. — MM. Bouchaud, Brard, Duret, Fürst, Mme Joannès, MM. Laudet, Le Brun, Leroy (André), Marion, Monjauvis, Paul, Racamond, Subreville.

C. F. T. C. — MM Bouladoux, Braun, Chaulet, Charuau, Descamps, Espéret, Levard, Liénard, Mayoud, Quirin, Mlle Tribolati, MM. Vandenbussche, Vansieleghem.

C. G. T.-F. O. — MM. Babau, Beyaert, Bomal, Bothereau, Charlot, Degris, Delamarre, Goudy, Lafond, Neumeyer, Peeters, Richard.

C. G. C. — MM. Gondouin, Hervouet, Le Ferme, Malterre.

Travailleurs intellectuels. — M. Wolff.

Travailleurs indépendants. — M. Dewez.

Groupe de l'artisanat — MM. Boulland, Canonville, Chareille, Chopin, Colomer, Dallant, Lecœur, Levieux, Ressicaud, Séné.

Groupe de l'agriculture. — MM. d'Andlau, Barré, Bidau, Bohuon, Blaise (F.O.), Bonjean, Bouchard, Carroué (C.G.T.), Chatras, Chauvin, Chégut, Collet, Deleau (Jean), Desbarats, du Douet de Graville, Ferré, Forget, Gauthier, Génin, Guellati, Guy-Charon, Hadengue, Haniquaut (C.F.T.C.), Havard, Lacaille, Lepicard, Lequertier, Milhau, Nové-Josserand, Prault, Robin, Rousse, Tardy, Uchard, Van Graefschepe.

Ont voté contre (11).

Groupe des entreprises privées:

Industrielles. — MM. Auberger, Charvet, Defond, Dumont, Gingembre, Mayolle, Meunier.

Commerciales. — MM. Ansieau, Chauchard, Deleau (Gustave), Lemaire-Audoire.

Se sont abstenus (12).

Groupe des entreprises privées:

Industrielles. — MM. Cagniard, Garnier, Kruger, Trocmé.

Commerciales. — MM. Demmerlé, Laguionie, Paquette, Stoll.

Groupe des associations familiales. — MM. Dary, Leroy (Louis), de Loynes.

Groupe des activités diverses. — M. Montfajon.

M. Pisson (groupe des entreprises privées), présidant la séance, **n'a pas pris part au vote.**

Paris. — Imprimerie des Journaux officiels, 31, quai Voltaire.